DAS HANDELSRECHT: BD. DAS TRANSPORTGEWERBE. 1880

Heinrich Thöl







Germany

Thöl's

Handelsrecht.

Dritter Band.

Das

Handelsrecht.

Von

Dr. Heinrich Thöl,
Geh. Justizrath und Professor der Rechte in Göttingen.

Dritter Band.

Das Transportgewerbe.

Frachtgeschäft überhaupt und Eisenbahnen.

Leipzig 1880.
Fues's Verlag (R. Reisland).

Vorrede.

Dieser dritte Band des Handelsrechts ist etwas anders gearbeitet als die beiden ersten, in welchen mehr zwischen den Zeilen gelesen werden muß. Wiederholungen sind, wo sie das Verständniß erleichtern, nicht vermieden, es ist nicht von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Leser Alles von Anfang bis zu Ende im Zusammenhang zu lesen Zeit und Lust haben werde. Zur Bequemlichkeit des Lesers sind die sämmtlichen einschlagenden Artikel des HGB in den Noten abgedruckt, auch viele von den die Beförderung von Sachen betreffenden Paragraphen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Häufig sind beide Texte mit einander zu vergleichen. Zuweilen hebt der Text des Buches nur etwas vom Reglement hervor, und ist aus dem Abdruck das Weitere zu ersehen. Von dem benutzten Material habe ich nicht das das Eisenbahnrecht im Werden betreffende, daher auch nicht Gesetzes-Entwürfe angeführt.

Die Darstellung des Eisenbahnwesens, des Thatbestandes, sieht ab von den Reglements der einzelnen Verbände und denen für den Localverkehr, sie ist ausreichend für die des Rechts. Beide Darstellungen begreifen, wenn auch wörtlich angeführt nur das deutsche Betriebs-Reglement mit dessen Änderungen und Ergänzungen ist, ein weites Gebiet, da in den drei Betriebs-Reglements, dem Deutschen, dem Österreichisch-Ungarischen, dem Vereins-

Reglement, abgesehen von geringen Abweichungen, ein übereinstimmender Inhalt sich findet, und spätere Änderungen und Ergänzungen größtentheils auf das Gebiet des Vereins, also auf das ganze große Gebiet sich erstrecken, kraft ursprünglicher oder nachträglicher Bestimmung.

Bei den bevorstehenden Revisionen der die Eisenbahnen betreffenden Gesetze und Reglements werden die den absoluten Rechtssätzen des Handelsgesetzbuches widerstreitenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands besonders zu beachten sein. Sie sind im Register, S. 241, zusammengestellt. Jene Rechtssätze oder diese Bestimmungen werden zu ändern sein.

Entsprechend dem kühnen Sprachgebrauch des HGB, wonach die Eisenbahn verweigert, verpflichtet ist, berechtigt ist, Verträge schließt, u. s. w., ist öfters Eisenbahn gesagt statt Eisenbahnunternehmer oder Eisenbahnverwaltung; auch steht zuweilen Eisenbahnverwaltung, wo Eisenbahnunternehmer richtiger wäre.

Göttingen im October 1880.

H. T.

Control-
Stempel
der
Bahn.

Der Wagen

№ ______

Eigenth. ______

№ ______

Eigenth. ______

Der Frachtkarte	No.			
	Pos.			

Anlage B. **Frachtbrief** (weisses Pa[...]

beziehungsweise

Anlage C. **Eilfrachtbrief** (dunkel-rosa[...]

An ______

in ______

Station ______

der ______

Etwaige Angabe des Transportweges ______

Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betri[...] Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmunge[...] Sendung in Anwendung kommen.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Deklarirt[er] Werth der einzelnen Positione[n]

Die deklarirte **Gesammt-Werthsumme** beträgt } in Buchstaben ______

Die deklarirte Summe des **Interesses an der rechtzeitigen Lieferung** beträgt } in Buchstaben ______

Stempel der **Abgangs**-Station	**Wiege-Stempel**

______, den ____ten ______

Unterschrift des Absenders

Stempel
der Empfangs-
Station.

.Eisenbahn.

glements und
the für diese

ung wegen der et-
zoll- und steuer-
chen Behandlung,
person, Bezeich-
er betr. Dokumente
onstigen Beilagen
Bleiverschlüsse.

ge gesetzlich oder
entarisch zulässige
Erklärungen.

18

Frankatur-Vermerk des Absenders.

Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang } in Buchstaben

Spezifikation obiger Nachnahme	Betrag M.	Pf.

Frankirt	NOTE.	Frachtsatz für 100 Kilogr.	Zu erheben M.	Pf.
	Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang			
	Provision			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			
	Fracht bis			
	Zuschlag für { Werthsdeklaration / Interessedeklaration			

NB. Die Uebergangs-Stempel sind der Reihenfolge nach auf die Rückseite der Note aufzudrücken.

Papier-Breite: 37 cm.

Höhe: 29 cm.

Inhalt.

Fünfter Theil.
Das Transportgewerbe.

Erster Abschnitt.
Vom Frachtgeschäft überhaupt.

Dritte Abtheilung.

Ungünstiger Verlauf des Transportes.

Erste Unterabtheilung.

Fünfte Abtheilung.
Der Ladeschein.

Zweiter Abschnitt.
Die Eisenbahnen.

Erste Abtheilung.
Privatwillkür.

Zweite Abtheilung.

Absolute Rechtssätze.

Dritte Abtheilung.

Die absolute Haftpflicht und ihre Abmilderung durch Gestattung von Befreiungsverträgen.

Erste Unterabtheilung.

Gesetzliche Haftpflicht und vereinbarte Befreiung.

Zweite Unterabtheilung.

Haftpflicht wegen Verlust und wegen Beschädigung.

Dritte Unterabtheilung.

Haftpflicht wegen Verspätung.

Vierte Unterabtheilung.

Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung.

Fünfte Unterabtheilung.

Schadensersatz wegen Verspätung.

Berichtigungen.

S. 1 Z. 6 lies Vom Frachtgeschäft überhaupt.
„ 1 „ 10 lies Buddeus
„ 2 „ 16 lies dem Sinn nach statt demnach
„ 19 „ 15 lies über statt für
„ 82 „ 6 v. u. lies eine gehörige Empfangsbescheinigung
„ 94 „ 21 lies 70. statt 74.
„ 94 „ 22 streiche § 75.
„ 94 „ 25 lies 70 statt 74
„ 123 Note 6 lies Gegenstände sowie für . . . . Waaren sind besondere,
S. 124 Note 10 lies Bei Versendung

In Band 1 Aufl. 6. S. 434 Z. 10 lies Stimmberechtigten
S. 1018 Z. 16 lies ob nur statt oder nur
S. 1023 Z. 3 lies Wetten statt Waare

Das Handelsrecht. Vierter Theil: Die Handelsgeschäfte. Desselben letzte (zehnte) Abtheilung: Der Wechsel. — Fünfter Theil: Das Transportgewerbe.

Das Transportgewerbe.

Erster Abschnitt.
Vom Transportgeschäft überhaupt.

§ 1.
Literatur.

Ältere Literatur. Münter das Frachtfahrerrecht. Neue Ausgabe. Zwei Theile. 1810. — Buddeu in Weiske Rechtslexicon Bd 4. 1843. S. 423—431.

Neuere Literatur. Knies der Telegraph als Verkehrsmittel. Mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt. 1857. — Brinckmann Handelsrecht. Fortgesetzt von Endemann. 1860. S. 114. 115. — Goldschmidt das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum in Goldschmidt Ztschr. Bd 3. 1860. S. 58—118. S. 331—385. — Ackermann Zur Lehre vom Frachtgeschäfte. In Busch Archiv Bd 4. 1864. S. 396—428. — Koch das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. In Goldschmidt Ztschr. Bd 8. 1865. S. 401—485. Bd 10. 1866. S. 58—112. (handelt auch vielfach vom Frachtgeschäft überhaupt). — Kuhn das Frachtgeschäft. In Busch Archiv Bd 6. 1865. S. 335—403. — Goldschmidt Handbuch des Handelsrechts. Bd 1. Aufl. 2. Lieferung 2. 1875. S. 613—627. Bd 2. Abthlg 2. 1868. S. 733—768. — Laband über den Entwurf eines Gesetzes zur Regelung der Verhältnisse der Fluß- und Binnenschifffahrt. In Goldschmidt Ztschr. Bd 15. 1870. S. 1—32. — von Hahn Commentar Aufl. 1. 1867. S. 410—533. Nur diese erste Auflage, nicht die zweite 1871—1876 und dritte 1877, welche noch nicht vollendet sind, behandelt das Frachtgeschäft. — Anschütz und von Völderndorff Commentar 1873. — Puchelt Commentar 1876.

— Grünhut Studien zur Lehre von der Haftpflicht des Frachtführers. In Siebenhaar Archiv. N. F. Bd 4. 1872. S. 113—145. S. 337—364. — Endemann Handelsrecht. Aufl. 3. 1876. § 153—158. — Dernburg Lehrbuch des Preußischen Privatrechts Bd 2. 1878. § 202—208. — Keyßner Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch. 1878. S. 434—477.

Georg Eger das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Ein Commentar. Erster Bd. 1879.

Erste Abtheilung.

Frachtführer. Frachtgewerbe. Frachtvertrag.

§ 2.

Frachtführer. Frachtgewerbe.

Frachtführer. Frachtgewerbe. „Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt.“[1]

Das Frachtgewerbe besteht demnach in der als Gewerbe betriebenen Ausführung des Transportes von Sachen nicht zur See. Es ist das Gewerbe der Ausführung eines solchen Transportes. Ausgeschlossen ist also Seetransport und Personentransport. Der Gewerbsmann ist der Frachtführer. Das Frachtgewerbe, das Gewerbe des Frachtführers, ist ein Handelsgewerbe[2]. Die juristische Betreibung des Gewerbes liegt in der Abschließung und Erfüllung von Frachtverträgen (dies sind die Grundgeschäfte des Frachtgewerbes) und von Hülfsgeschäften. Jeder einzelne Vertrag, welcher zum Betrieb des Frachtgewerbes gehört, als Grundgeschäft oder Hülfsgeschäft, ist ein Handelsgeschäft[3].

1) Art. 390. Frachtführer ist derjenige, welcher gewerbemäßig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt.

2) Art. 272. 3) Art. 272 Nr 3 und Art. 273.

§ 3.

Transport. 1. Güter. 2. Ort. 3. Entfernung.

Transport ist Beförderung (Fortbewegung) von Sachen von einem Ort zu einem andern Ort (von Ort zu Ort). Da das HGB, was den Begriff des Frachtführers betrifft, nicht weiter unterscheidet, so kann Gegenstand des Frachtführergewerbes sein jede transportable Sache und bei jeder Entfernung und von jedem Ort zu jedem Ort und bei jedem Transportmittel. Ausnahmen hiervon sind besonders zu begründen.

1. Sachen. Selbstverständlich transportable Sachen[1]. Der Artikel 390 sagt freilich Transport von Gütern. Allein Güter bedeutet Sachen. Eine Sache, welche Gegenstand eines Frachtvertrages ist, wird insofern Frachtgut, Gut, genannt. Aus dem gebrauchten Ausdruck Güter ist durchaus nichts für den Begriff des Frachtführers zu gewinnen[2].

2. Ort. Die Beförderung nicht zur See begründet das Frachtführergewerbe (Frachtgewerbe) im Gegensatz zu dem Seeschifffahrtsgewerbe. Sie geschieht entweder (Binnentransport) zu Lande und zwar auf der Erde oder unter der Erde (Bergwerk, Tunnel, Rohrpost) oder (Binnentransport) zu Wasser, d. h. auf Binnengewässern (der Name ist gleichgültig: Bach, Fluß, Strom, Teich, Landsee, Haff) oder zu Luft (Luftballon, Taubenpost)[3].

1) Was hat es für einen Sinn zu sagen: bewegliche Sachen, welche einen Vermögenswerth haben (so Eger S. 24), oder: welche an sich einen Vermögenswerth haben (so Keyßner S. 437)?

2) So auch ROHG Entsch. Bd 13. S. 134. Es heißt: „Zweifellos sind hier mit „Gütern" alle transportabeln Sachen im Gegensatz zu dem Transport von Personen bezeichnet."

3) Wenn theils zur See theils nicht zur See die Beförderung geschieht, dann leidet der Artikel 401 nur dann Anwendung, wenn

3. Die Entfernung zwischen den beiden Orten (Absendungsort und Bestimmungsort), ob groß oder klein, ist gleichgültig. Es ist nicht erfordlich Transport von Ortschaft zu Ortschaft[4], es genügt innerhalb derselben Ortschaft (im Localverkehr, Ortsverkehr, Platzverkehr) und auf einer kurzen Strecke. Man denke an Stadtpost; Transport von und nach der Eisenbahn (Rollfuhren); Omnibus eines Hotelbesitzers[5]; Möbelwagen; Schleppschifffahrt (soweit sie überhaupt hieher gehört); Transport (Umziehen) in ein anderes Haus, vielleicht Nachbarhaus; auch innerhalb eines Hauses; Transport auf einer Fähre von hüben nach drüben.

§ 4.

Transport. 4. Transportmittel.

4. Transportmittel. Die Art und Weise der Beförderung, m. a. W. die Art des Transportmittels ist gleichgültig. Es kommt hauptsächlich Folgendes vor.

1. Der Frachtführer bedient sich tragender Transportmittel. Er bedient sich a. sogenannter Fahrzeuge, tragender Sachen. — Wagen, Karren, Schiebkarren, Schlitten. Kahn (im weitesten[1] Sinn), Schiff, Floß, Boot, Kahn, Ever, Nachen, Barke, Fähre. Luftballon. Kapseln bei Rohrpost. — Die Fahrzeuge werden fortbewegt

anfangs sie nicht zur See also durch einen Frachtführer geschieht. Also keine Anwendung des Art. 401 in dem Fall des ROHG Bd 16. S. 136—139 (Stettin — Memel — Tilsit). Daß die Bauart des Schiffes entscheide, ob Rechtssätze des Seerechts anzuwenden seien oder andere, wie Keyßner ADHG (1878) S. 437 Nr 10 (ohne Gründe anzugeben) behauptet, ist zu bestreiten.

4) ROHG Entsch. Bd 12. S. 198.

5) Vgl. unten § 6 Note 6.

1) Laband (citirt oben § 1) Seite 3. Hier sind S. 4 erwähnt als Fahrzeuge von leichterer Bauart: Wittinnen, Boidacks, Struser, Galler, Kripper.

durch Dampfkraft, durch Wind und Welle, nur durch Wind, nur durch den Wasserlauf, durch künstlichen Luftdruck, oder werden gezogen oder geschoben von Menschen oder Thieren oder andern Sachen. Er bedient sich b. tragender Thiere (Lastthiere. Tauben). Er bedient sich c. tragender Menschen (Lastträger z. B. Gepäckträger. Briefträger. Ablader. Auflader).

2. Der Frachtführer bedient sich statt eines Fahrzeuges zur Ausführung des Transportes der eigenen Kraft der Sache (Selbstbewegung), mit Hinzukommen von deren sachgemäßer Leitung und Lenkung, und mit oder ohne Hinzukommen von menschlicher Körperkraft. Ein Hauptfall ist die Selbstbewegung eines zu transportirenden Thieres[2] (Treiben von Vieh). Ein anderer Fall der Selbstbewegung der Sache ist, daß sie durch Weiterrollen (am leichtesten ist Hinabrollen) transportirt wird. Die Sache trägt zuweilen den Frachtführer.

3. Der Frachtführer bedient sich zum Transport lediglich seiner eigenen Körperkraft. Er ist selber Lastträger (z. B. Gepäckträger), Briefbote (von und nach Orten ohne Postanstalt[3]), Ablader, Auflader[4].

2) Daß nicht ein besonderes Transportmittel erforderlich ist, ist in Veranlassung dieses Hauptfalles erörtert vom ROHG Entsch. Bd 13. S. 133—135. Ein Pferdehändler hatte sich gegen Entgelt verpflichtet, ein Pferd des F. mit seinen eigenen Pferden von P. nach B. (durch Trieb) zu transportiren. Es heißt: „Das Wort Transport wird ganz sprachrichtig auf Pferde und andere Thiere auch dann angewendet, wenn die Beförderung derselben von einem Ort zum andern ohne Anwendung von Wagen, Schiffen oder ähnlichen Transportmitteln geschieht."

3) Eine solche Beförderung von Briefen ist nicht verboten durch das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. October 1871. (RGbl. S. 347.)

4) Anderer Meinung ist Goldschmidt Handbuch Aufl. 1.

4. Der Frachtführer bedient sich zum Transport der zu transportirenden Sache ohne Vermittelung eines Fahrzeuges nur ziehender Menschen oder ziehender (vorgespannter) Thiere oder anderer ziehender (vorgespannter) Sachen[5]. Die zu transportirende Sache kann auch überhaupt die Bestimmung eines Fahrzeuges haben, auch diese Bestimmung gleichzeitig erfüllen. Die zu transportirende Sache wird angefaßt, angehängt, angehakt. Man denke in Betreff von ziehenden 1. Menschen an Leinpfad; 2. Thieren an Vorspann; 3. anderen Sachen an folgende Fälle: ein Schleppschiff (Remorqueur) zieht ein Schiff; ein Eisenbahnwagen (Locomotive) zieht einen angehängten Eisenbahnwagen[6]; ein Wagen (Schlitten) zieht einen angehängten Wagen (Schlitten).

In den Fällen des Vorspanns und des Schleppschiffes und in ähnlichen Fällen kann der Vertrag sein entweder

Bd 1. (1864) § 54 Note 6 „Wer ohne ein weiteres Transportmittel als seine eigene Körperkraft Sachen fortschafft wie Fußboten, Lastträger, Gepäckträger, Ablader u. dgl. — oder sich doch nur aushülfsweise anderweitiger Transportmittel bedient — ist nicht Frachtführer.“ Für diese Einschränkung liefert das HGB keine Gründe. In Aufl. 2. (1875) S. 615 Note 21 wird es für „mindestens zweifelhaft“ erklärt, ob derartige Gewerbsleute Frachtführer im Sinn des HGB seien.

5) Es kann auch statt Ziehen gedacht werden Schieben. Z. B. eine Locomotive des Frachtführers schiebt den zu transportirenden Eisenbahnwagen.

6) Angehängte Wagen. Die von der Reichspostverwaltung beschafften Wagen werden vermittelst der Eisenbahnen befördert. Gesetz betr. .... Postwesen .... vom 20. Decbr 1875. RGBl. S. 318. — Ebenso werden die eigenen Packetwagen der norddeutschen Packetbeförderungsgesellschaft auf den Eisenbahnen befördert. (ROHG Entsch. Bd 9. S. 89—90.) Der Eisenbahnunternehmer ist auch insofern, nemlich diese beiden Fälle betreffend,

nur Sachmiethe (locatio conductio rei), der Contrahent übergiebt nur das Pferd, das Schleppschiff, zur Benutzung, er vermiethet die Sache; oder Sachmiethe und Dienstmiethe (loc. cond. rei et operarum), er übergiebt zur Benutzung die vermiethete Sache (Pferd, Schleppschiff) und stellt seine Dienste oder (und) die Dienste Anderer (versteht sich mit deren Willen) zur Verfügung zum Zweck des Transportes; oder Werkverdingung (loc. cond. operis): er übernimmt den Transport, die Fortschaffung, des zu ziehenden Wagens, zu schleppenden Schiffes, nach einem andern Ort hin. Nur ein gewerbsmäßiger Betrieb der letzten Art kann einen Frachtführer (im Sinn des Art. 390) hervorrufen (denn Vermiethen von Sachen und von den erwähnten Diensten ist kein Grundhandelsgeschäft), ein solcher Betrieb ruft aber auch einen Frachtführer hervor[7].

Frachtführer; die Eisenbahnwagen (Locomotiven) sind wie vorgespannte Pferde. — Zugleich geben diese beiden Fälle großartige Beispiele, wie ein Frachtführer (Post, Packetbeförderungsgesellschaft) sich eines andern Frachtführers bedient.

7) Anders das ROHG Entsch. Bd 23. S. 320—324. Der Schleppschiffer (Schlepper) ist nicht, so wird behauptet, Frachtführer. Es heißt: „Der Schleppschiffer erhält das Gut nicht übergeben, hat dasselbe nicht zu bewahren, noch nach vollendeter Beförderung abzuliefern. Er übernimmt lediglich die Fortbewegung des Schiffes". Allein diese Übernahme ist ja Übernahme der Verpflichtung, die Beförderung einer Sache (des Schiffes) zu vollenden; wie Art. 390 es ausdrückt, den Transport eines Gutes d. h. einer Sache (hier des Schiffes) auszuführen. Das Frachtgut ist das Schiff, ob auch das Gut im Schiff (dies meint offenbar das ROHG unter seinem Ausdruck Gut) hängt von den weiteren Umständen ab, und ist jedenfalls für den Fall zu bejahen, daß das geschleppte Schiff ohne alle Mannschaft ist oder nur von Personen besetzt ist, deren (Art. 400) der Schleppschiffer sich bei Ausführung dieses Transportes bedient.

§ 5.

Unanwendbarkeit mancher Rechtssätze.

Das Frachtwesen ist so mannigfach dem Thatsächlichen nach, daß nicht alle dasselbe betreffenden Rechtssätze bei jedem Frachtgewerbe Anwendung finden können; es fehlt bei manchem an den thatsächlichen Voraussetzungen mancher Rechtssätze. Ein Frachtbrief kommt zuweilen gar nicht vor, er wäre geradezu lächerlich; wohl aber ein anderer Schein, z. B. bei Reisegepäck; oder es trägt die Sache die erforderliche Adresse; oder es fehlt alles Schriftliche. Einer kürzeren Strecke fehlt manches Thatsächliche einer längeren Strecke. Empfangnahme und Ablieferung gestalten sich so gänzlich verschieden nach den Umständen, daß sie und somit auch Frachtführer und Frachtgewerbe zu fehlen scheinen, während doch nur die Anwendbarkeit der Rechtssätze über die Haftung des Frachtführers wegen Verlust und Beschädigung in eigenthümlicher (stets zu erwägender) Weise hervortritt. Wenn z. B. die Empfangnahme nur in dem Befestigen zweier Schiffe an einander vermittelst einer Leine oder Kette besteht, so kann eine solche Verbindung von Schiff und Schiff, von der zu transportirenden Sache und dem Transportmittel, diesen Frachtführer, den Schleppschiffer, nicht ebenso in Betreff der Ladung des Schiffes verpflichten, wie einen solchen, welchem eine Sorge für diese möglich ist und obliegt. Ein anderes Beispiel giebt der Transport eines Eisenbahnwagens, z. B. der Post, durch Befestigen an einen anderen Eisenbahnwagen.

§ 6.

Verschiedenartige Frachtführer.

Nach dem in § 3. und 4. Bemerkten sind die Frachtführer der verschiedensten Art. Besonders hervorgehoben

sind in Art. 421 und Art. 10 folgende Frachtführer[1]. 1. Eisenbahnen und 2. andere öffentliche Transportanstalten, 3. die Postanstalten; — 4. gewöhnliche Fuhrleute, und 5. gewöhnliche Schiffer.

Von den Eisenbahnen und andern öffentlichen Transportanstalten ist in Art. 421 nur der Rechtssatz ausgesprochen, daß auch auf sie die Bestimmungen dieses Abschnitts also die Bestimmungen „vom Frachtgeschäft überhaupt" Anwendung finden. Dieser Satz ist nicht nothwendig, denn er ist selbstverständlich, wenn vorausgesetzt sind Eisenbahnen und andere Transportanstalten, welche unter den aufgestellten Begriff des Frachtführers fallen. Solche sind aber vorausgesetzt, denn der Satz sollte nicht etwas Neues sagen, und daher ist es gleichgültig, was hier unter „öffentlichen" Transportanstalten gemeint ist[2].

1) Art. 421. Die Bestimmungen dieses Abschnitts finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten.
Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.
Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung.

2) Man kann lesen: Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten oder: Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten. Im erstern Fall sind alle Eisenbahnen als öffentliche gedacht und können also unter öffentliche nicht verstanden werden Staatseisenbahnen (wie in Artikel 5 unter öffentlichen Banken gemeint sind Staatsbanken), da man bei der Redaction wußte, daß nicht alle Eisenbahnen Staatseisenbahnen sind; man wird also das Wort öffentlich anders verstehen müssen, z. B. dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet (Art. 422). Im andern Fall kann öffentliche genommen werden für Staatstransportanstalten. Es ist dann gesagt: finden Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und auch von Staatstransportanstalten, welche keine Eisenbahnen sind. So wäre der Zweck, allen Zweifel zu heben, daß auch der Staatsfiscus Frachtführer sein

In Betreff der **Postanstalten** ist eine **Ausnahme** gemacht von dem Satz, daß durch das neuere Frachtrecht des HGB das widerstreitende ältere Recht aufgehoben wird. In Betreff der Postanstalten sollen nicht sämmtliche Bestimmungen des HGB „vom Frachtgeschäft überhaupt“ gelten, es soll dasjenige abweichende ältere Recht gültig bleiben, welches auf Gesetzen oder Verordnungen beruhet, welche besondere für die Postanstalten sind. Dasselbe bleibt gültig, gleichviel ob es dem Inhalt nach allgemeines Frachtrecht oder ein eigenthümliches Postrecht ist und ob es nur für eine einzelne Postanstalt oder für mehrere Postanstalten gültig ist. Somit ist jeder einzelnen Postanstalt das für sie bisher gültige geschriebene Recht (nicht auch Gewohnheitsrecht) gewahrt gegen diesen Einfluß des HGB. — Von den zwei möglichen Fassungen: das neuere Recht gilt nur soweit, als nicht schon bereits etwas Anderes gilt, **oder**: das neuere Recht gilt nicht soweit, als bereits etwas Anderes gilt, ist die erste Fassung gewählt.

Von den **gewöhnlichen Fuhrleuten** und den **gewöhnlichen Schiffern**[3] ist hier nur zu bemerken, daß für sie (nicht für andere Frachtführer) die Rechtssätze des Art. 10 gelten.

Was andere Frachtführer betrifft, so ist Folgendes hier zu wiederholen oder anzudeuten. Frachtführer und mithin Kaufmann ist der Reichspostfiscus[4]; in Betreff einer Ei-

kann, und nicht bloß in Betreff der Eisenbahnen des Staates. — Es kommt aber, wie im Text bemerkt, auf die Bedeutung des Wortes „öffentlich“ nichts an, weil die Absicht nicht war, etwas Neues zu sagen.

3) Vgl. Goldschmidt S. 614 Note 13.

4) So auch ROHG Entsch. Bd 3. S. 405—409. (Vgl. oben Bd 1. § 30 Note 8.) Bd 15. S. 35.

senbahn der Staatsfiscus[5]; ferner der Hotelbesitzer, welcher einen Omnibus hält[6]; der Schleppschiffer[7]. Viele andere Beispiele ergiebt § 3 und 4. Man denke an die Taubenpost, an Lastträger z. B. Gepäckträger, Briefboten (von und nach Orten ohne Postanstalt), Ablader, Auflader. Auch manches s. g. Dienstmannsinstitut birgt einen Frachtführer und insofern einen Kaufmann.

§ 7.

Frachtvertrag. Natur. Handelsgeschäft.

Der Frachtvertrag ist ein Vertrag, durch welchen die Ausführung des Transportes von Sachen übernommen wird. Er ist eine locatio conductio operis, Werkverdingung[1].

Zum Abschluß genügt der Consens, der Vertrag ist formlos; dies ist reichsgesetzlich, wenn er ein Handelsgeschäft ist[2]. Daß der Frachtbrief nicht Form ist, ist überdies besonders ausgesprochen[3].

Ein Frachtvertrag ist ein Handelsgeschäft 1. wenn er als Bestandtheil des Betriebes eines Frachtgewerbes

5) So auch ROHG Entsch. Bd 12. S. 311—314. (Vgl. oben Bd 1. § 30 Note 9.) Bd 17. S. 126—128.

6) Vgl. ROHG Bd 11. S. 343—346.

7) Vgl. oben § 4 Note 7.

1) Ein Vertrag dieses Inhaltes, ein Frachtvertrag, ist weder eine locatio conductio rei, Sachmiethe; noch eine loc. cond. operarum, Dienstmiethe; noch eine loc. cond. rei et operarum, Sachmiethe und Dienstmiethe. Vgl. oben § 2 bei Vorspann und Schleppschiff. — Der Frachtvertrag ist nicht ein Vertrag „über Handlungen" im Sinn des preuß. Allg. Landrechts Th. I. Tit. 5, § 408. Tit. 11. § 869 ff. Vgl. ROHG Entsch. Bd 20. S. 340—343.

2) Vgl. oben Bd 1. § 240.

3) Vgl. unten § 9 Nr V. 1. Anders ist es aber bei den Frachtverträgen der Eisenbahnunternehmer; vgl. unten § 59.

erscheint[4], wo er also Grundgeschäft des Gewerbes des Frachtführers ist; 2. wenn er von einem Kaufmann abgeschlossen ist, welcher einen Transport (auszuführen) übernommen hat, wo er also ein vereinzeltes Handelsgewerbsgeschäft ist[5]; 3. wenn er von einem Kaufmann als Absender zum Zweck des Betriebes seines Handelsgewerbes geschlossen ist, wo er also Hülfsgeschäft eines Handelsgewerbes ist[6].

Die Rechtssätze, welche der Titel von dem Frachtgeschäft (d. h. hier Frachtgewerbe) enthält (Artikel 391—419. 420—431), leiden nur auf solche Frachtverträge Anwendung, welche Grundgeschäfte oder vereinzelte Handelsgewerbegeschäfte[7] sind, bei welchen also ein Frachtführer oder sonst ein Kaufmann den Transport übernommen hat; nicht aber auch auf solche Frachtverträge, welche nur Hülfsgeschäfte eines Handelsgewerbes sind, obgleich sie Handelsgeschäfte sind und auf sie die allgemeinen Rechtssätze über Handelsgeschäfte anzuwenden sind[8].

§ 8.

Frachtvertrag. Privatwillkür.

Statthafte Einwirkung des Privatwillens auf den gesetzlichen Inhalt des Frachtvertrages. Jeder Frachtführer, mit Ausnahme der Eisenbahnunternehmer, darf die gesetzliche Haftpflicht durch Vertrag beschränken, soweit

4) Oben Bd 1. § 34 Nr 1.

5) Art. 272 letzter Satz. Oben Bd 1. § 34 Nr 2.

6) Oben Bd 1. § 34 Nr 3.

7) Art. 420. Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.

8) Art. 273 erster Satz. Oben Bd 1. S. 90.

dies nach allgemeinen Rechtssätzen überhaupt statthaft ist; die gänzliche Ausschließung aller Haftpflicht ist unstatthaft, weil sie den Frachtvertrag aufheben würde, es ist aber immer die Rede von der Haftpflicht aus einem Frachtvertrag. Überflüssig ist die Vereinbarung der Nichthaftung im Fall höherer Gewalt, weil hier ohnehin nicht gehaftet wird; und ungültig die Vereinbarung der Nichthaftung wegen dolus und wegen culpa lata. Gültig kann aber vereinbart werden, daß nicht wegen culpa levis und auch daß nicht wegen casus gehaftet werde. Ungültig ist die Vereinbarung, daß lediglich wegen aquilischer Culpa gehaftet werden solle; neben dieser Beschränkung kann der Frachtvertrag nicht bestehen. In diesem Sinn giebt es also nicht Fahrgut im Gegensatz von Frachtgut. Diejenigen Verträge, welche den Frachtführer befreien von einer Haftpflicht, welche sonst eintreten würde (und mithin von einer Sorge, welche ihm sonst obliegen würde), kann man nennen Befreiungsverträge. — Außerdem darf vereinbart werden die Unanwendbarkeit derjenigen Rechtssätze, welche dem Privatwillen nachgebende sind.

§ 9.

Frachtvertrag. Personen.

Die Person, in deren Namen (von ihr selber oder einem Andern) der Frachtvertrag mit dem Frachtführer geschlossen wird, heißt der Absender[1]. In der Regel ist der Frachtvertrag auch für ihre Rechnung. Ist die Person, in deren Namen und für deren Rechnung der Frachtvertrag geschlossen wird, nicht dieselbe Person sondern sind es verschiedene Personen, so unterscheidet man diese als Absender und Versender. Bei dem Speditionsge-

1) So in Art. 389.

werbe, dem diese Verschiedenheit wesentlich ist, ist der Spediteur der Absender, sein Committent der Versender[2]. Die Person, an welche das Gut abgeliefert werden soll, wird passend genannt der Destinatar, auch, wenn ein Frachtbrief vorliegt, der Adressat, im HGB der Empfänger.[3] Es kann dieselbe Person Absender und Destinatar, auch Versender und Destinatar sein. Der Ausdruck Absender wird noch in einem andern Sinn gebraucht, nemlich für den Aussteller des Frachtbriefes[4]; der Absender in diesem Sinn wird vermuthet als Absender in jenem Sinn.

§ 10.

Frachtbrief.

I. „Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefs verlangen[1].“ Er darf es, hat das Recht; er wird aber von diesem Recht oft keinen Gebrauch machen, weil es sinnlos wäre[2].

II. Inhalt des Frachtbriefes. Es heißt in Art. 392 „Der Frachtbrief enthält“, und nun ist angegeben wörtlich folgender Inhalt.

1) Die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge[3] und Merkzeichen[4];

2) den Namen und Wohnort des Frachtführers;

2) Art. 382. In Art. 384 steht unelegant Absender statt Versender.

3) Es werden die Ausdrücke gebraucht: der Empfänger, der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger, der im Ladeschein bezeichnete Empfänger. Der Ausdruck, daß der bezeichnete Empfänger nicht empfangen hat (Art. 407), hat nichts Auffallendes; von einem Empfänger, der nicht empfangen hat, ist im HGB nicht die Rede.

4) So Art. 391.

1) Art. 391 Satz 2.

2) Vgl. auch Goldschmidt S. 614 Note 16.

3) Menge ist Quantität (Zahl, Maaß, Gewicht).

4) Eger S. 82—84.

3) den Namen[5] des Absenders;

4) den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll;

5) den Ort der Ablieferung;

6) die Bestimmung in Ansehung der Fracht;

7) den Ort und Tag der Ausstellung[6];

8) die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben.

III. Es fragt sich: der Inhalt welches Frachtbriefes ist dies? Die Antwort ist: 1. desjenigen, dessen Ausstellung der Frachtführer von Rechtswegen verlangen kann (nach Art. 391); und daher auch 2. desjenigen, welchen er kraft eines den Inhalt nicht angebenden Vertrages verlangen kann. Daher auch 3. desjenigen, zu dessen Annahme und Überbringung er sich, ohne daß der Inhalt angegeben ist, verpflichtet hat. Also ist der Inhalt angegeben von drei Frachtbriefen. Ein Frachtbrief, der diesen vollständigen Inhalt nicht hat, ist nicht ungültig und auch nicht werthlos, nicht unbrauchbar; die Folge ist nur, daß auf ihn die Rechtssätze unanwendbar sind, welche das, was ihm fehlt, voraussetzen.

5) Es ist nicht gesagt, daß der Name des Absenders von diesem geschrieben sein müsse, aber auch nicht, daß er ungeschrieben (metallographirt oder lithographirt) sein dürfe. Darf aber nicht dennoch der Frachtführer die Unterschrift des Absenders verlangen? Die Verneinung ist, dann unbedenklich, wenn auch der nicht geschriebene Name recognoscibel ist, was von Einigen bejahet (von Hahn Commentar Art. 391 § 8), von Andern verneinet wird. Zu vgl. auch Eger S. 56—59. 86. Es sind zwei Fragen zu unterscheiden: geschriebener Name? und Unterschrift?

6) Eger S. 90. 91.

IV. Ergänzung des unvollständigen Frachtbriefes.

1. Gesetzliche Ergänzung. Es kommt vor, daß dem Frachtführer ein Frachtbrief mitgegeben wird, welcher den Destinatar nicht angiebt, indem derselbe erst später genannt werden soll, also ein Brief ohne Adresse. Wenn der Frachtführer nicht später diese Adresse nachgesandt erhält, m. a. W. er später keine Nachricht (Anweisung, Ordre), an wen er abliefern solle, erhält, so hat er als Destinatar den Absender zu behandeln, also diesen am Bestimmungsort aufzusuchen[7]; wenn er ihn nicht findet, so steht dieser Fall dem Fall[8] gleich, daß der bezeichnete Empfänger nicht auszumitteln ist.

2. Vereinbarte Ergänzung. Wenn der Frachtbrief auf ein Reglement verweiset, zugleich aber einen reglementswidrigen Inhalt hat[9], so kann letzterer auf Irrthum beruhen oder vereinbart sein. Wer Irrthum behauptet, muß beweisen.

V. Zweck des Frachtbriefes.

1. Der Frachtbrief ist nicht Form des Frachtvertrages für die Perfection[10]. Auch nicht in dem Fall, daß vorweg die Ausstellung eines Frachtbriefes vereinbart worden ist, trotz der L. 17 C. de fide instr.[11]. Es muß ausdrücklich vereinbart sein, daß der Frachtvertrag erst durch die Ausstellung oder Übergabe des Frachtbriefs perfect werden solle. In beiden Fällen gelten die mündlichen Nebenvereinbarungen neben dem Inhalt des Frachtbriefes[12].— Anders ist es bei dem Frachtvertrag mit einer Eisenbahn[13].

7) nach Analogie von Art. 414 Nr 4.

8) Art. 407.

9) Z. B. nicht die tarifmäßige Fracht. Vgl. ROHG Bd 9. S. 71—77. Bd 21. S. 181—185.

10) Oben Bd 1. § 240.

11) Oben Bd 1. § 243.

12) Oben Bd 1. § 244 Nr II.

13) Vgl. unten § 59.

2. Der Frachtbrief ist ein Adreßbrief. Er ist ein Brief, regelmäßig ein das Gut begleitender Brief (Begleitebrief), welchen der Absender dem Frachtführer mitgiebt, damit dieser auf Grund desselben den Destinatar aufsuche und ihm das Gut offerire, vielleicht gegen eine Gegenleistung, welche der Frachtbrief angiebt, und damit dem Destinatar Kenntniß gegeben werde, daß und was an ihn abgesandt ist, und durch wen, u. s. w.

3. Der Zweck ist keineswegs immer, auch nicht nach der üblichen Form, „dem Destinatar Nachricht zu geben über den Inhalt des Frachtvertrages, wie derselbe zwischen Absender und Frachtführer wirklich verabredet worden ist oder dem Empfänger gegenüber als verabredet gelten soll"[14]; denn der Inhalt kümmert den Destinatar oft gar nicht[15]. Zuweilen oder oft ist aber allerdings der Zweck eine solche Benachrichtigung; daß nemlich der Destinatar, der den Frachtvertrag ganz oder theilweise erfüllen soll, den Inhalt kenne. Dann wird der Inhalt richtig, wenn auch nicht immer vollständig (da er zuweilen nur theilweise erfüllen soll) angegeben werden.

4. Der Zweck ist möglicherweise der, daß er eine Beweisurkunde sein soll über den Frachtvertrag; dies ist aber zuweilen durchaus nicht sein Zweck. Vgl. Nr VI.

VI. Der Frachtbrief Beweisurkunde[16]. Der Frachtbrief, wenn gegeben und genommen, liefert, abgesehen von Verwahrungen[17] gegen seine Beweiskraft, welche acceptirt also Vereinbarungen geworden sind, über den

14) So von Hahn S. 415.

15) Z. B. ich adressire meine Sachen an den Wirth des Hotel, wo ich wohnen will.

16) Eger S. 40—55.

17) Z. B. „Da die Ballen dem Schiffer nicht vorgewogen

Frachtvertrag einen Beweis, welcher aber durch Gegenbeweis[18] entkräftet werden kann, liefert also eine Vermuthung. Jeder Theil darf diese für sich geltend machen. Es ist nur eine Vermuthung. Denn der Frachtbrief lautet zuweilen anders als der Frachtvertrag, entweder aus Irrthum oder kraft Vereinbarung, welche nicht widerrechtlich ist. Er kann (darf) nicht Beweisurkunde sein, wenn oder soweit er es nicht sein soll[19]. Die Vermuthung besteht in Betreff der Personen und des Inhaltes des Frachtvertrages. Auch vereinbarte Vermuthungen giebt es.

1. Personen des Frachtvertrages. Es streitet eine Vermuthung dafür, daß zwischen dem Frachtführer und dem Aussteller des Frachtbriefes der Frachtvertrag abgeschlossen sei, also dafür daß der Absender in jenem Sinn auch der Absender in diesem Sinn sei. Es gehört zum Gegenbeweis, daß er zwischen andern Personen abgeschlossen ist. Die Vermuthung hat zur Folge, daß der wirkliche Contrahent einen Andern (z. B. der Spediteur seinen Committenten) an seiner Statt dadurch in den Frachtvertrag eintreten lassen kann, daß er ihn den Frachtbrief ausstellen läßt. Der Aussteller gilt also so lange als ursprünglicher Contrahent, bis von ihm oder von dem Frachtführer ein Gegenbeweis geführt ist.

2. Inhalt des Frachtvertrages. Es streitet eine Ver=

wurden, so kann er für einen allenfalsigen Manco nicht aufkommen". ROHG Entsch. Bd 8. S. 192—201.

18) ROHG Bd 7. S. 216—219 (18, nicht 30 Fässer).

19) Wenn der Art. 391 sagt: „Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender", so kann dies unmöglich von einem unumstößlichen Beweis verstanden werden, sondern nur von einem Beweis Gegenbeweis vorbehalten, von einer Vermuthung.

muthung dafür, daß dem Inhalt des Frachtvertrages der des Frachtbriefes entspreche. Der Frachtbrief deutet auf Willenserklärungen und andere Thatsachen. Es gehört zum Gegenbeweis, daß und wie es sich anders verhalte[20].

3. Eine vereinbarte Vermuthung kommt bei den Eisenbahnen vor[21].

§ 11.

Berechnung und Zahlung der Fracht. Nachnahme. Provision.

Über die Berechnung und Zahlung der Fracht hat das HGB keine Bestimmungen. Solche enthält aber in Betreff der Eisenbahnen das Betriebsreglement. Vgl. unten § 61.

Über Nachnahmen, nemlich Geldsummen, welche auf den Destinatar zur Zahlung angewiesen werden im Frachtbrief, hat das HGB keine Bestimmungen, mithin auch nicht für die Provision, für welche eine Nachnahme die Voraussetzung ist. Derartige Bestimmungen enthält aber in Betreff der Eisenbahnen das Betriebsreglement. Vgl. unten § 62.

Zweite Abtheilung.

Günstiger Verlauf des Transportes.

§ 12.

Zollamtliche Abfertigung.

Zollamtliche Abfertigung[1]. Der Absender ist dem Frachtführer verpflichtet, für den Fall, daß das Frachtgut vor der Ablieferung an den Destinatar, sei es am Absendungs-

20) Z. B. er, der Fuhrmann, habe die Waare nicht trocken und nicht bestens beschaffen erhalten. 21) Vgl. unten § 59.

1) Art. 393. Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen.

ort oder unterwegs oder am Bestimmungsort irgend welcher zollamtlichen oder steueramtlichen Behandlung zu unterliegen hat, ihn zuvor in den Besitz der deshalb erforderlichen (vollständigen, richtigen) Begleitpapiere zu setzen und rechtzeitig. Das Weitere in Betreff der Verzollung und Versteuerung zu besorgen, ist in Ermangelung anderer Vereinbarung dann Pflicht des Frachtführers, da er die Beförderung übernommen hat und es zu dieser gehört. Erfüllt der Absender jene Verpflichtung nicht, indem er dem Frachtführer unzulängliche oder gar unrichtige Begleitpapiere überliefert, so hat er ihm den ihm daraus erwachsenen Schaden[2] zu ersetzen, auch den Schaden durch etwaige Strafen. Diese Haftung wegen Schadensersatz soll wegfallen, wenn dem Frachtführer selber ein Verschulden zur Last fällt[3]; dieser Satz ist nach allgemeinen Grundsätzen zu verstehen. Mithin versteht sich zunächst, daß ein Causalzusammenhang da sein muß. Für die Annahme eines Verschuldens des Frachtführers wird bedeutend dessen Prüfungspflicht; er ist verpflichtet, die Papiere zu prüfen mit Anwendung seines Wissens, auch ohne dazu aufgefordert worden zu sein. Ist er auch verantwortlich wegen Nichtwissens, so daß ihm eine Erkundigungspflicht obliegt? Wohl Nein. Nur im Fall eines Verschuldens des Frachtführers fällt jene Haftung des Absenders weg, also nicht schon dann[4], wenn den Absender kein Verschulden trifft[5].

2) Der Schaden kann veranlaßt sein durch Strafgelder, Confiscation von Sachen z. B. des Frachtgutes, Arretirung des Frachtführers und seiner Leute.

3) Eger S. 132.

4) So auch Protocolle S. 4729. 5093.

5) Z. B. er konnte das neue Zollgesetz noch nicht kennen. Das dadurch entstandene Unglück soll eben nicht der Frachtführer

§ 13.
Sorge des Frachtführers.

Die Pflicht der Sorge des Frachtführers beginnt mit der Empfangnahme und endigt mit der Ablieferung des Frachtgutes[1]. Die Sorge des Frachtführers ist zu richten

1. auf die ordnungsmäßigen, insbesondere die vereinbarten Umstände;

2. auf den Weg: Straße, Schienenweg, Wasserweg, Brücke;

3. auf die beweglichen Transportmittel;

4. auf die Transporthandlungen. Die wesentliche Handlung ist die Beförderung. Verantwortlich ist der Frachtführer und nicht der Absender außerdem für sachgemäßes Aufladen und Verladen (Verpacken, Stauen, Stauung, Verstauung) und Abladen und Bewachen durch die erforderliche Begleitmannschaft. Diese Verpflichtungen werden dadurch allein rechtlich nicht beschränkt, daß der Absender es für angemessen findet, selbst oder durch Andere dies Alles oder etwas davon zu bewirken[2].

5. Auf das Transportpersonal. Die Ausführung des Transportes, die Beförderung, das Fortschaffen, kann geschehen: a. von dem Frachtführer persönlich, und zwar

tragen, dies ist auch ganz billig. Anderer Meinung ist von Hahn S. 422 Z. 10—16 „dieser reine casus werde, soweit er den Frachtführer treffe, von diesem auch getragen". Allein gerade diese bisher sehr zweifelhafte Frage ist durch den Wortlaut des Art. 393 beantwortet, und es ist kein Grund von diesem abzuweichen und den Artikel so zu interpretiren, als ob er über sie nichts und nur lauter Selbstverständliches sagen wolle. Vgl. auch Eger S. 134. 135.

1) Diese beiden Ausdrücke, welche wir fortan gebrauchen werden, hat Art. 395 des HGB.

2) Vgl. ROHG Bd 12. S. 200. 201.

allein oder mitwirkend; b. von seinen Leuten, und zwar allein oder mitwirkend; c. von anderen Personen. Diese können ihm oder seinen Leuten mehr oder weniger Hülfe leisten, oder selber Frachtführer sein, welche den von ihm übernommenen Transport ihm gegenüber ihrerseits übernehmen, für die ganze Strecke oder einen Theil derselben. Es giebt Frachtführer, welche sämmtliche von ihnen zur Ausführung übernommenen Transporte nur dadurch zur Ausführung bringen, daß sie Frachtverträge mit andern Frachtführern abschließen.

6. Auf die Magazine und andere Gebäude;

7. auf das Gut (Frachtgut); Sorge (Bewachung, Überwachung), daß weder Verlust noch Beschädigung entstehe; mithin auch Beachtung der Verpackung.

Die pflichtmäßige Sorge kann beziehungsweise eine verschiedene sein, je nachdem der Frachtführer gleichzeitig für mehrere Personen oder für eine einzige transportirt; und kann die gesetzliche durch die vereinbarten Umstände eine geringere werden; und kann die Vereinbarung einer geringeren Sorge in einer Beziehung nothwendig auch in anderer Beziehung die gesetzliche Sorge mindern.

Die Eisenbahnen dürfen nicht die gesetzliche Haftung durch Vertrag beschränken. Nur bestimmte Befreiungsverträge sind ihnen gestattet. Unter diesen sind aber einige, deren es zur Befreiung der Eisenbahn nicht bedarf, weil sie ohnehin nicht verpflichtet zum Schadensersatz sein würde. In diesen Fällen wird aber die Vermuthung, also die Befreiung von der Beweislast, bedeutend.

Wenn Alles so geschieht, wie es gewollt und gewünscht und gesetzlich ist, so befindet sich das Gut nach der Empfangnahme am gewollten Ort bis zur Weiterbeförderung; sodann unterwegs zur rechten Zeit an den rechten Orten;

und sodann am Lieferungsort bis zur Ablieferung, und zwar immer unvermindert und unbeschädigt.

§ 14.

Auflieferung und Empfangnahme.

Die große Verschiedenartigkeit der Transportmittel und der zu transportirenden Sachen bewirkt, daß die Empfangnahme, bezeichnender genannt Auflieferung und Empfangnahme, thatsächlich eine sehr verschiedenartige ist (und demzufolge auch die Ablieferung); in einigen Fällen gestaltet sie sich so, daß Mancher Anstand nehmen wird, noch von Empfangnahme zu sprechen. Es kommt hier aber auf den gesetzlichen Sprachgebrauch an, welcher durchweg also für alle Fälle die beiden Ausdrücke Empfangnahme und Ablieferung gebraucht, welche in den meisten Fällen auch zutreffen. Die gewöhnlichste Art der Auflieferung und Empfangnahme ist die Übergabe der Detention der zu transportirenden Sache an den Frachtführer, damit dieser das Weitere, was der Transport erfordert, bewirke in Betreff der Sache. Übergabe liegt auch in der vereinbarten Abholung durch den Frachtführer. Aber auch ohne Übergabe kann die Empfangnahme geschehen; sie hat, und dies gehört dem Begriff der Empfangnahme des Frachtführers an, stattgefunden erst dann aber auch dann, wann nach dem Vertragswillen die Sorge des Frachtführers als solchen, um Verlust und Beschädigung abzuwenden, beginnen soll[1]. Ob in einer Über-

1) Die Worte des Art. 395: „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher .... seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist" sind so zu verstehen: welcher entstanden ist in der maaßgebenden Zeit, welche zu finden ist und deren Anfang und Ende im Gesetz unter den Stichworten Empfangnahme und Ablieferung begriffen ist.

gabe die Empfangnahme liegt, sowie die sonstige Thatsache, in welcher sie liegt, ist oft im einzelnen Fall nicht leicht zu bestimmen. Man denke an[2] den Fall daß das Aufladen der Absender besorgt; an das Handgepäck eines Eisenbahn-Reisenden; an das durch den Absender erfolgte Anhängen, Anhaken, Befestigen der zu transportirenden Sache (eines Eisenbahnwagens oder sonstigen Wagens, eines Schlittens, eines Schiffes) an eine andere Sache, welche der Frachtführer deshalb oder ohnehin transportirt, welche eine vorgespannte Sache genannt wird (z. B. Vorspann von Pferden) oder so genannt werden kann (z. B. vorgespannte Locomotive, Wagen, Schlitten, Schiff.)

§ 15.

Das Gut unterwegs. Rechte des Absenders (Contreordre) und des Destinatars.

So lange das Gut noch unterwegs ist[1], hat dem Frachtführer gegenüber lediglich der Absender[2] das Recht der Verfügung hinsichtlich der Auslieferung des Gutes. Der Frachtführer steht was die Auslieferung betrifft unter dem Willen des Absenders, dessen Contreordre („späteren Anweisungen") er unbedingt Folge zu leisten hat, soweit dieselbe das Verbot der Ablieferung

2) Eine Vermehrung und Umgestaltung der folgenden Beispiele kann dem § 4 entnommen werden.

1) Art. 402. Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.

2) Legitimation des Absenders. ROHG Bd 22. S. 133—135. („Röver").

an den Destinatar enthält. Hieraus folgt, was die Rechte des Destinatars und des Frachtführers betrifft, so lange das Gut noch unterwegs ist:

1. Der Frachtführer darf das Gut an den Destinatar (überhaupt an irgend Jemand) nicht anders ausliefern, als wenn er dazu vom Absender ermächtigt wird; eine solche Ermächtigung giebt dann dem Destinatar ein eigenes Recht sie zu fordern, denn es ist nur der Ablieferungsort geändert; und

2. wider den erklärten Willen des Absenders hat der Destinatar dem Frachtführer gegenüber überhaupt gar kein Recht hinsichtlich des Gutes. Es hat aber

3. der Destinatar, wenn keine widerstreitende Willenserklärung des Absenders vorliegt, dem Frachtführer gegenüber das Recht zu allen Maaßregeln, welche die Sicherstellung des Gutes erfordert, der Frachtführer darf sie nicht hindern; und muß auf sein Verlangen sie selber ergreifen, soweit dies der Absender würde fordern können[3].

Ob der Frachtführer auch dem weitern Inhalt von Anweisungen des Absenders, welche jenes Verbot enthalten, zu entsprechen verpflichtet ist, bestimmt sich nach eben diesem weitern Inhalt; es können diese anderweitigen Handlungen des Frachtführers zu sehr seinem Interesse widersprechen, um ihm zugemuthet werden zu können; sie können auch mit seinen Verpflichtungen gegen andere Absender unvereinbar sein. Verpflichtet ist er z. B. wenn

3) Art. 404. Der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger ist vor Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Guts erforderlichen Maaßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zweck nothwendigen Anweisungen zu ertheilen; die Auslieferung des Guts kann er vor dessen Ankunft am Ort der Ablieferung nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat.

die Contreordre nur darin besteht, daß er (am Bestimmungsort) dem Absender oder sonst einer andern Person, welche nicht der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger ist, das Gut aushändige. Übrigens ist diese sonstige Person nicht Rechtsnachfolger des Destinatars[4]. Nicht aber ist er lediglich kraft des geschlossenen Frachtvertrages und der neuen Bestimmung des Absenders verpflichtet, das Gut an den Ort der Absendung zurückzuschaffen[5]; er kann aber zu dem Transport dorthin (oder anderswohin) durch Vereinbarung bereits verpflichtet sein oder kann eine solche (einen neuen Frachtvertrag) abzuschließen durch einen Vorvertrag oder kraft des Artikel 422 verpflichtet sein.

Unterwegs befindet sich das Gut, was das Recht des Absenders zur Contreordre betrifft, nicht nur so lange bis es den Bestimmungsort erreicht hat, sondern auch noch nach Ankunft am Bestimmungsort, aber (nicht nothwendig so lange bis es an den Destinatar abgeliefert ist, sondern) nur so lange, bis der Frachtführer dem Destinatar den Frachtbrief übergeben hat[6] oder der Destinatar auf Übergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes eine Klage angestellt hat[7]. Der Contreordre des Absenders kann der Frachtführer sich also nur durch die Behauptung und den Beweis entziehen, daß zur Zeit, wo er sie erfuhr, bereits das Gut am Bestimmungsort angekommen und überdies die Übergabe des Gutes oder die Übergabe des Frachtbriefes oder die Anstellung der Klage erfolgt sei.

4) ROHG Bd 6. S. 276.
5) ROHG Bd 16. S. 195—200.
6) Art. 402.
7) Art. 405.

§ 16.
Transportzeit.

1. Ist die Transportzeit, die Zeit, die Frist, binnen welcher der Transport bewirkt werden soll, bestimmt (bedungen oder üblich, durch Ortsgebrauch bestimmt)[1], so hat der Absender ein Recht auf die Ablieferung zu einer vorweg bestimmten Zeit. Es ist dann Sache des Frachtführers, daß er, um sie einhalten zu können, die Reise, überhaupt den Transport (welcher ja nicht immer eine Reise zu nennen ist) zeitig genug antritt und schnell genug fortsetzt. Den Absender interessiren diese beiden Umstände dann nur insofern, als die Verzögerung des Antritts oder der Fortsetzung ergeben kann, daß die rechtzeitige Ablieferung nunmehr unmöglich ist, in welchem Fall er vom Frachtvertrag zurücktreten darf[2].

2. Entscheidend ist der Ortsgebrauch des Ortes, von welchem aus der Transport des Gutes beginnen soll[3] (der Abgangsort, Absendeort, Verladungsort, s. g. Abladeort); wenn der Frachtführer zur Zeit des abgeschlossenen Frachtvertrages sein Fahrzeug hier nicht zur Stelle hat, sondern es erst hieher schaffen muß, so kann dieser Umstand ohne Rechtswirkung sein, oder die sonst anzunehmende Frist verlängern, oder so in den Vertrag hineingezogen sein, daß die Zureise[4] und die Transportreise als eine einzige bedungene Reise betrachtet werden muß. In dem letztern Fall kann für die Zeit des Antritts der Reise der Ortsgebrauch des Ortes entscheiden, wo die Zureise angetreten wird. Es werden für alles dies die Umstände maaßgebend sein müssen.

1) Art. 392. 394. 397. 2) Vgl. unten § 21.

3) Prot. S. 785 und 4679.

4) Dieser Ausdruck ist in Art. 642 gebraucht.

3. Ist die Transportzeit nicht bestimmt, (weder bedungen noch üblich[5]) so hat der Absender kein Recht auf eine bestimmte Ablieferungszeit, sondern nur ein Recht darauf, daß der Frachtführer die Reise binnen einer Frist antrete und die begonnene Reise ohne unnöthigen Aufenthalt[6] fortsetze, woraus sich dann von selber eine Ablieferungszeit ergiebt, welche dem Absender genügen muß. Binnen welcher Frist?[7] Der Frachtführer hat die Reise anzutreten binnen der ortsgebräuchlichen Frist; besteht ein Ortsgebrauch nicht, dann binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist, welche also das richterliche Ermessen zu bestimmen hat, es ist das statim des römischen Rechts. Es versteht sich aber, daß vor Allem die Frist oder Zeit entscheidet, welche etwa durch Vertrag bestimmt ist. Es entscheidet also über die Zeit des Anfanges der Reise, überhaupt des Transportes, 1. Vertrag; 2. Ortsgebrauch; 3. Angemessenheit.

§ 17.

Ablieferung. Benachrichtigung.

Ablieferung des Frachtgutes[1]. Der Frachtführer ist

5) In Art. 394 Satz 1 ist in Folge von Art. 397 hinter „nichts bedungen" hinzuzudenken: und auch nichts üblich.

6) So auch Protocolle S. 785. 4679.

7) Art. 394. Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrag nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muß, durch den Ortsgebrauch bestimmt; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falls angemessenen Frist anzutreten. — Eger S. 146—154.

1) Das HGB gebraucht in dem Titel „Von dem Frachtgeschäft" durchweg den Ausdruck Ablieferung; mit Ausnahme des Art. 405 und 427, unelegant steht statt Ablieferung dort Auslieferung hier Lieferung. Besser ist von Auslieferung die Rede in Art. 402 und 416 für den Fall der Contreordre, und in Art. 404 vor Ankunft des Gutes am Ort der Ablieferung.

verpflichtet zur ortsrichtigen und rechtzeitigen Ablieferung des unverminderten und unbeschädigten Frachtgutes an den durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger[2].

Die Handlung der Ablieferung kann (wie die Empfangnahme[3] und entsprechend derselben) sehr verschiedenartig sein. Sie ist, wenn der Frachtführer das Frachtgut in seine Detention erhalten hat, der am meisten vorkommende Fall, welcher allein nunmehr wird besprochen werden, Übergabe der Detention. Zu diesem Zweck hat er am rechten Ort zur rechten Zeit den durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszumitteln[4], und ihn zu benachrichtigen von der Ankunft[5] und nöthigenfalls von dem Ort, wo das Gut abzuholen ist, und ihm den Frachtbrief auszuliefern[6]. Bevor das zur Ausmittelung ihm obliegende Verfahren vollständig geschehen, und wenn es Erfolg gehabt[7] hat, bevor dem Destinatar gegenüber das weitere Verfahren geschehen, hat er seiner Verpflichtung, die Ablieferung zu bewirken, nicht genügt.

Es ist nun zu erörtern der Ablieferungsort, die Ablieferungszeit, die Person.

§ 18.

Ablieferungsort. Ablieferungszeit.

1. Ablieferungsort. Die Ortschaft enthält der Frachtbrief. Den engeren Ort innerhalb der Ortschaft enthält

2) Art. 403; ein entbehrlicher Artikel. Art. 403. Der Frachtführer ist verpflichtet, am Ort der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

3) Vgl. oben § 14. 4) So auch HGB Art. 407.

5) ROHG Entsch. Bd 14. S. 279.

6) HGB Art. 405.

7) Von dem Fall, daß es nicht Erfolg gehabt, handelt Art. 407. Vgl. unten § 35.

zuweilen ebenfalls der Frachtbrief. Wenn dies nicht der Fall ist, so ist (von Eisenbahnen ist hier aber nicht, sondern ist in § 68 die Rede) der Frachtführer nicht verpflichtet, das Frachtgut in dem Geschäftslocal oder einem sonstigen dem Destinatar genehmen Ort (Wohnung, Aufenthaltsort) abzuliefern, er darf den Ort bestimmen[1], an welchem er ausladen (löschen) will und von welchem das Gut abzuholen ist[2]. Nicht nur wenn für mehrere Destinatare Frachtgut in seinem Fahrzeug z. B. Schiff, Wagen ist, sondern auch wenn für nur einen Destinatar. Das Frachtgut ist, was den engern Ort innerhalb der Ortschaft betrifft, Holgut[3]. Für diese Meinung spricht, daß auch der engere Ort für die Ablieferung ein und derselbe sein muß, es mag nur ein Frachtbrief oder nur ein Ladeschein oder ein Frachtbrief und ein Ladeschein ausgestellt sein und es mag der Ladeschein an Ordre lauten oder nicht, daß nun aber, wenn die Örtlichkeiten des Destinatars bestimmend wären, bei einem an Ordre lautenden und indossirten Ladeschein der engere Ort der Ablieferung ein verschiedener sein könnte (auch regelmäßig sein würde), je nachdem der ursprüngliche Destinatar oder ein Indossatar die Ablieferung verlangen würde. Zuweilen ist gesetzlich ein engerer Ort bestimmt, an welchen, bevor die Ablieferung geschehen darf, das Frachtgut von dem Frachtführer

1) Selbstverständlich ist malitiis non indulgendum.

2) Anders das ROHG Entsch. Bd 2. S. 416—418. Es heißt hier: „Der Frachtführer ist verbunden, dem Destinatar die Waare zu überbringen“.

3) Hieran ändert der Umstand nichts, daß dem Namen des Destinatars beigefügt ist dessen Geschäftslocal oder Wohnung, wodurch das Auffinden des Destinatars erleichtert wird. Anderer Meinung ist Eger S. 88.

zu bringen ist, z. B. ein Petroleumlöschplatz[4], oder das Local eines Steueramtes (Zollamtes)[5]. Der Frachtführer darf verlangen, daß das Gut an diesem Ort abgeholt werde. Es fragt sich, ob nicht die Ablieferung an die und Empfangnahme von den Steuerbeamten der Ablieferung des Frachtführers an den Destinatar gleichsteht. Dies ist nur dann der Fall, wenn dies vereinbart ist[6].

2. Die Ablieferungszeit ergiebt sich aus der obigen (§ 16) Erörterung der Transportzeit.

§ 19.

Ablieferung an den Destinatar.

3. Ablieferung an den durch den Frachtbrief bezeichneten Destinatar oder was gleichsteht an eine andere von diesem gewollte Person. Der Ablieferung an die Person steht das Hinschaffen in den von der Person gewollten Raum gleich, wenn es so gewollt ist[1].

§ 20.

Verträge nach erfolgter Ablieferung.

Nach geschehener Ablieferung kann der Frachtführer sich zu weiterer Aufbewahrung verpflichten[1] oder den Platz gestatten, also einen neuen Vertrag, und zwar entgeltlich oder unentgeltlich: loc. cond. operis, depositum, loc. cond. loci, commodatum loci[2], schließen. In einem solchen Vertrag kann auch die Ablieferung enthalten sein. Für dies Alles sind nicht eigenthümliche Rechtssätze da für den Frachtführer.

4) ROHG Entsch. Bd 17. S. 92—96.

5) ROHG Entsch. Bd 2. S. 416—418. Vgl. Note 2.

6) Mit den Eisenbahnen wird dies vereinbart; aber ungültig. Vgl. unten § 69.

1) ROHG Entsch. Bd 2. S. 256. 257.

1) Ein möglicherweise hieher gehöriger Fall ROHG Bd 14. S. 293—295. (Der Adressat ließ die richtig angekommene Kiste im Güterschoppen des Bahnhofes „lagern". Was ist hier unter diesem Wort zu verstehen?)

2) Vgl. hierüber Bd 1. § 272.

Dritte Abtheilung.
Ungünstiger Verlauf des Transportes.

Erste Unterabtheilung.
Hinderung des Transportes (der Reise), des Antritts, der Fortsetzung.

§ 21.

Hinderung des Transportes (der Reise), des Antritts, der Fortsetzung.

I. Wenn dem Antritt oder der Fortsetzung des Transportes ein zeitweiliges Hinderniß entgegentritt[1], so hat der Absender die Wahl, ob er die Aufhebung desselben abwarten oder von dem Vertrage zurücktreten will[2]. Das

1) HGB Art. 394. Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muß aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Über die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermessen. — Eger S. 154—167.

2) „Zeitweilig verhindert" heißt es in Art. 394. Ein zeitweiliges Hinderniß ist ein solches, welches aufhören kann, so daß der Antritt oder die Fortsetzung des Transportes nicht für immer verhindert ist. Zeitweilig verhindert ist m. a. W. verzögert. Es ist die Frage aufgeworfen, ob jede zeitweilige Verhinderung, also jede Verzögerung, genügen solle für das Rücktrittsrecht? ob nicht zu unterscheiden sei zwischen unbedeutender, unerheblicher, und anderer. Diese Unterscheidung ist gemacht worden. Der Artikel spricht ohne solche Unterscheidung, er kennt nur verzögert und nicht verzögert. Was den Antritt der Reise betrifft, so ist der letzte Moment der Frist, der ortsgebräuchlichen oder angemessenen, maaßgebend, es muß endlich einmal einen solchen Moment geben. Innerhalb der Frist giebt es keine Verzögerung, dahingegen ist eine Verzögerung eingetreten, wenn der Antritt der Reise erst nach dieser Frist beginnen kann. Wann ist die Fortsetzung der Reise zeitweilig verhindert, verzögert? Auf eine Menge

Recht zurückzutreten hat er zwar immer, aber dieses Recht der willkürlichen Contreordre hat eine andere Entschädigungspflicht zur Folge[3]. Der Frachtführer ist also nicht frei von der Verpflichtung die Reise zu vollenden. Hierfür ist es gleichgültig, ob das Hinderniß ein Zufall oder reines Verschulden des Frachtführers oder casus mixtus ist. Für alle drei Fälle ist das Wahlrecht in Art. 394 gegeben.

1. Wenn der Absender zurücktritt, während das Hinderniß ein Zufall ist, so hat der Frachtführer gegen ihn ein Recht auf Entschädigung wegen 1. der Kosten zur Vorbereitung des Transportes, und 2. der Kosten der Wiederausladung, und 3. der Ansprüche in Beziehung auf den bereits geschehenen Transport. Über die Höhe dieser Entschädigungen entscheidet das richterliche Ermessen, soweit sie nicht durch Ortsgebrauch feststeht.

2. Wenn der Absender zurücktritt, während das Hinderniß ein reines Verschulden des Frachtführers oder ein casus mixtus ist, so entbehrt der Frachtführer der ihm für den Fall eines zufälligen Hindernißes zustehenden Rechte[4]. Er ist überdies verpflichtet, dem Absender Schadensersatz zu leisten, dieser ist nicht abgefunden durch seinen Rücktritt. Denn es ist kein Grund, daß der

von allerlei Aufenthalt sind natürlich beide Theile stets gefaßt. Soweit liegt gar keine Verzögerung vor. Verzögert heißt: länger gedauert. Als was? Nicht als gehofft ward, gewünscht ward, sondern als mit Recht erwartet ward. Eine Verzögerung ist nur da, wenn der Aufenthalt ein unerwarteter, ungewöhnlicher, außerordentlicher ist. Ob ein solcher da ist, kann nur im einzelnen Fall bestimmt werden durch richterliches Ermessen, welches die Umstände zu erwägen hat, um zu bestimmen, welches die beiderseitigen Erwartungen, soweit sie nicht geäußert sind, gewesen sind. Ueber den Fall, daß die Transportzeit bestimmt ist, vgl. oben § 16 Nr 1.

3) Vgl. oben § 15. 4) So auch der Art. 394.

Absender den Schaden trage, welcher ihm durch Verschulden des Frachtführers entstanden ist.

II. Wenn das dem Antritt oder der Fortsetzung des Transportes entgegentretende zeitweilige Hinderniß durch den Absender veranlaßt ist (über diesen Fall hat das HGB nicht bestimmt), so ist klar, daß diesem das vorhin erwähnte Wahlrecht fehlt, daß nemlich, nachdem durch ihn der Transport hinsichtlich der bedungenen oder üblichen oder angemessenen Zeit der Ausführung unmöglich geworden ist, er kein Recht auf einen zu einer spätern Zeit nach Aufhebung des Hindernisses vorzunehmenden Transport hat. Andrerseits fehlt ein solches Recht auch dem Frachtführer (schon wegen des Absenders Recht auf Contreordre[5]); derselbe hat aber ein Recht auf vollen Schadensersatz.

III. Von dem bisher besprochenen Fall, daß der Antritt oder die Fortsetzung des Transportes zeitweilig verhindert ist, ist der Fall zu unterscheiden, daß der Transport, wie er gewollt ist, unmöglich geworden ist, also zu keiner Zeit ausgeführt werden kann, z. B. weil die zu transportirende Sache oder das ausschließlich gewollte Transportmittel untergegangen ist.

IV. Für die Folgen der zeitweiligen Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Transportes steht dem Fall, daß die Zeit des Antritts durch Ortsgebrauch oder Angemessenheit bestimmt ist, der Fall gleich, daß die Zeit des Antritts bedungen ist, und diesem Fall wieder der Fall gleich, daß die Zeit, binnen welcher der Transport bewirkt werden soll, bedungen, also die Lieferungszeit bedungen ist.

5) Vgl. oben § 15.

Sonach haben wir eine vollständige Theorie über den Fall daß der Transport nicht zur gehörigen Zeit ausgeführt wird, gleichviel ob diese Zeit durch Ortsgebrauch oder Angemessenheit oder Vertrag bestimmt ist. Nemlich folgende:

Ist dies Folge eines casus oder einer culpa des Frachtführers, so hat der Absender das Recht, wenn der Transport im Übrigen (nemlich abgesehen von der Zeit) noch ausgeführt werden kann, vom Vertrage abzutreten oder die im Übrigen mögliche Ausführung später zu verlangen. Wenn er vom Vertrag zurücktritt, so hat er im Fall des casus die Verpflichtung zu einer theilweisen Schadloshaltung des Frachtführers. Wenn der Transport auch später nicht also überhaupt nicht ausgeführt werden kann (z. B. das Gut ist untergegangen), so löset sich der Vertrag von selber auf (da überhaupt die Erfüllung unmöglich ist), und es hat kein Theil gegen den andern ein Recht auf Schadloshaltung, wenn casus der Grund ist, wenn nicht, so hat derjenige Theil, welcher in culpa ist, den andern Theil, welcher ohne culpa ist, zu entschädigen.

Zweite Unterabtheilung.

Verlust. Beschädigung.

§ 22.

Haftpflicht wegen Verlust und Beschädigung.

Wenn Verlust, gänzlicher oder theilweiser, oder Beschädigung des Frachtgutes innerhalb der maaßgebenden Zeit eingetreten ist, so haftet auf Grund eines solchen Unfalls der Frachtführer wegen des durch den Unfall entstandenen Vermögensnachtheiles („Schadens")[1]. Diese

1) Art. 395. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die

Haftung ist schlechtweg begründet durch den Unfall und die Zeit des Unfalls; ausnahmsweise ist in Betreff bestimmter Sachen überdies erforderlich die geschehene Angabe ihrer Beschaffenheit oder ihres Werthes. Die Haftung kann ausgeschlossen werden durch den vom Frachtführer geführten Beweis, daß der Unfall entstanden ist durch höhere Gewalt. Der Betrag des Schadensersatzes ist ein beschränkter, ausgenommen im Fall böslicher Handlungsweise[2]. — Demnach ist zu erörtern Verlust, Beschädigung, die Feststellung eines solchen Unfalls, die ausgenommenen Sachen, die höhere Gewalt, die Berechnung des Schadensersatzes, die bösliche Handlungsweise.

§ 23.

Verlust.

Verlust des Gutes ist da, wenn[1] der Frachtführer factisch oder rechtlich außer Stande ist, gleichviel aus welchem Grunde[2], das Gut sofort zu liefern, dessen sofortige Ablieferung (oder sofortige Zurückgabe oder sofortige Auslieferung[3]) gefordert wird und mit Recht gefordert wird. Nach Eintritt der Ablieferungszeit ist, weil dann die so-

Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Eger S. 192—231.

2) Das Obige bestimmen die Artikel 395 und 396.

1) Vgl. ROHG Bd 4. S. 12—15. Bd 7. S. 55. 56. Bd 15. S. 29—32 (öffentliche Versteigerung wegen Ausfuhrverbot).

2) Gleichviel aus welchem Grunde, ob untergegangen oder ob abhanden gekommen und ob ohne oder mit Willen und ob mit widerrechtlichem oder rechtmäßigem Willen, und gleichviel ob der Grund nicht aufgeklärt werden kann oder nur nicht aufgeklärt wird.

3) Der Fall der Zurückgabe an den Absender und der der Auslieferung an einen Andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger ist bestimmt in Art. 402 des HGB.

fortige Ablieferung zu jeder Zeit gefordert werden darf, der Verlust da, wenn der Forderung der Ablieferung nicht sofort entsprochen worden ist. Demgemäß ist auch der Beginn der Verjährungsfrist der Klage wegen gänzlichen Verlustes mit Bezug auf den Tag der pflichtmäßigen Ablieferung bestimmt worden[4].

Der Verlust ist gänzlicher oder theilweiser, anders ausgedrückt Verlust (Totalverlust) oder Minderung. Wenn mehrere Sachen zum Transport aufgegeben sind und nicht alle abgeliefert werden, so kann in der Ablieferung und Nichtablieferung vorliegen entweder Minderung, nemlich die theilweise Ablieferung eines einheitlichen Ganzen, eines und desselben Frachtstückes, oder die Ablieferung eines Frachtstückes und Totalverlust eines andern Frachtstückes. Es kommt darauf an, ob in Betreff des Frachtvertrages die mehreren Sachen einheitlich zusammen gehören, eine Einheit bilden, oder jede oder einige der mehreren Sachen selbständig, für sich allein, bestehen. Im erstern Fall ist nur ein einziger Frachtvertrag mit einem einzigen Frachtstück da, im andern Fall enthält der scheinbar eine Frachtvertrag in Wirklichkeit mehrere Frachtverträge in Betreff mehrerer Frachtstücke. Im letztern Fall ist der Verlust nicht theilweiser Verlust im Sinn von Art. 408, nicht Manco, sondern ist Totalverlust; von einem solchen spricht Art. 408 nicht[5].

§ 24.
Beschädigung.

Beschädigung. Die Haftung wegen Beschädigung (oder Verminderung) des Frachtgutes ist in ihrer Dauer nicht

4) HGB Art. 386. 408.

5) Vgl. den lehrreichen Fall in den Entsch. des ROHG Bd 15. S. 141—146.

bedingt durch eine bei der Annahme oder zu einer bestimmten Zeit nach der Annahme geschehene Feststellung des Zustandes durch Sachverständige. Eine solche Zeit ist für des Seeschiffers [1], nicht aber damit auch und ist überhaupt nicht für des Frachtführers Haftung bestimmt [2]. Die Feststellung durch Sachverständige und die Zeit derselben steht im Belieben des Empfängers [3]. Anders ist es, wenn zu der Annahme des Gutes Bezahlung der Fracht hinzugekommen ist, dann giebt es eine die Dauer der Haftung bedingende rechtzeitige Feststellung [4].

§ 25.

Feststellung von Minderung und von Beschädigung.

Die Bestimmungen über die Feststellung des Zustandes des Frachtgutes in dem Fall, daß Streit über denselben entstanden ist, oder, so darf man hinzufügen, befürchtet wird, leiden die hauptsächlichste Anwendung, wenn Verminderung oder Beschädigung des Gutes behauptet und bestritten wird. Jene Bestimmungen sind erörtert § 35.

§ 26.

Kostbarkeiten. Gelder. Werthpapiere.

Die Haftung des Frachtführers wegen Verlust und Beschädigung ist in Betreff bestimmter Sachen an eine bestimmte Voraussetzung gebunden. Für Kostbarkeiten und für Geld (Gelder) und für Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist [1]; fehlt eine solche An=

1) Art. 610.

2) So auch ROHG Bd 9. S. 438. 439.

3) Art. 407. 4) Art. 408.

1) Art. 395 letzter Satz. Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist. — Eger S. 263—269. Vgl. auch oben Bd 1. § 210 Note 1 Nr 2.

gabe, so haftet er wegen Verlust oder Beschädigung nicht auf Grund des Frachtvertrages, auch im Fall böslicher Handlungsweise nicht[2]; eine solche kann ihn aber aus andern Gründen verpflichten.

§ 27.

Höhere Gewalt. Nichthaftung.

Höhere Gewalt[1]. Im Fall von Verlust und von Beschädigung des Frachtgutes ist der Frachtführer verpflichtet zum Schadensersatz, er möchte denn beweisen wollen und können, daß der Unfall (Verlust, Beschädigung) entstanden sei durch höhere Gewalt[2,3] oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. Der hier in drei Beweise aufgelösete Beweis ist der eine Beweis der Unabwendbarkeit des Unfalls, anders ausgedrückt der höheren Gewalt. Dieser Begriff ist nun zu erörtern. Es ist klar, daß der Frachtführer nicht abkommen soll mit dem Beweis der diligentia diligentissimi patrisfamilias, weil nicht Zufall sondern nur höhere Gewalt seine Haftung

2) So auch ROHG Bd 8. S. 271—273.

1) Hieher gehören die Entscheidungen des ROHG Bd 2. S. 259. 260. (Feuer.) — Bd 2. S. 355—360. (Feuer.) — Bd 8. S. 29 —31. (Feuer.) — Bd 8. S. 159—164. (Strudel.) — Bd 12. S. 107—110. (Einfrieren.)

2) Höhere Gewalt. Der Zusatz vis major ist nicht so zu verstehen, daß das römische Recht hier nachgesehen oder gar untersucht werden solle, sondern nur dahin, daß höhere Gewalt nicht mit Zufall, casus, gleichbedeutend zu nehmen sei. Bei dem Ausdruck höhere Gewalt, höhere Einwirkung, höherer Einfluß, höhere Hand, wird dunkel etwas gefühlt, wozu der Ausdruck keineswegs immer paßt, und was darauf hinaus kommt, daß ein Unfall entweder unabwendbar war oder die Abwendung durchaus nicht zu verlangen war.

3) Eger S. 231—253.

ausschließen soll, andrerseits ist klar, daß er nicht schlechtweg haften sondern nur strenger verpflichtet werden soll, denn er soll ja frei sein im Fall höherer Gewalt, also entschieden wenn er gethan hat, was irgend menschenmöglich war, so daß darüber hinaus kein Mensch verpflichtet werden kann. Hieraus ergiebt sich

1. Er ist frei von der Haftung, wenn der Unfall unter allen Umständen absolut unabwendbar war. Es war überhaupt nicht (unter keinen Umständen) menschenmöglich, das Ereigniß[4] und auch nicht dessen Wirkung[5] (den Unfall) abzuwenden. Hieher gehört die Einwirkung lediglich der Zeit auf das Gut (Schwinden, Faulen).

2. Er ist frei von der Haftung, wenn der Unfall zwar nicht unter allen Umständen, aber unter den vorhandenen und als maaßgebend anzuerkennenden Umständen absolut unabwendbar war. Es war unter diesen Umständen nicht menschenmöglich, das Ereigniß und auch nicht dessen Wirkung abzuwenden.

3. Er ist frei von der Haftung, wenn der Unfall dem absolut unabwendbaren nahe kommt. Ein solcher ist dem absolut unabwendbaren rechtlich gleichzustellen, gehört ebenfalls zur höheren Gewalt. Denn der Grund, weshalb er für den absolut unabwendbaren nicht einstehen soll, kann doch kein anderer sein als der, daß ihn hier kein Vorwurf treffen kann; diesem Fall muß aber der gleich-

4) Kälte, Hitze, Regen, Schnee, Blitz, Erdbeben. Nicht aber ist unter allen Umständen absolut unabwendbar Ueberschwemmung, Raub, Schiffbruch, Strandung, Brand, Bergsturz, Hauseinsturz.

5) Selbst bei einem durch Erdbeben entstandenen Unfall (Verlust, Beschädigung) kann die Möglichkeit der Einwirkung auf Verschulden beruhen. Warum verweilst Du bei den Erdstößen mit Deinem Wagen oder Eisenbahnzuge in der Gegend statt schnell davon zu fahren; oder Du hättest diese Strecke schon gestern passiren sollen.

stehen, wo es ganz klar ist, daß ihn auch bei Anlegung des strengsten Maaßstabes, auch wenn man von ihm die alleräußerste Anstrengung, Sorgfalt, Peinlichkeit, wie sie nur irgend möglich ist, verlangt, kein Vorwurf trifft. In solchen exorbitanten Fällen, wo man sagen muß: darauf konnte er dennoch nicht gefaßt sein, soweit brauchte er nicht vorzubeugen, haftet er ebenfalls nicht. Der Unfall hätte allerdings abgewandt werden können, wenn man an einen solchen Fall gedacht hätte und die Mittel um ihn abzuwenden hätte daran wenden wollen, aber es war von dem Frachtführer weder solche Voraussicht, dieses Spiel der Phantasie, zu verlangen, noch, wenn er an den Fall dachte, von ihm solche Rüstungen, dieser Aufwand von Kosten, um einen solchen zwar möglichen aber wenn überhaupt ganz selten vorkommenden Fall abzuwenden.

4. Welche Umstände sind als maaßgebend anzuerkennen? Unzweifelhaft diejenigen, wenn auch noch so gefährlichen, mit welchen der Absender sich einverstanden erklärt hat, einverstanden dahin, daß unter ihnen der Transport geschehe (er kann sich ausdrücklich oder stillschweigend[6] einverstanden erklärt haben), oder welche er sogar ausbedungen hat, deren Einhaltung also zur gehörigen Erfüllung des Frachtvertrages gehört. Welche Umstände außer diesen vereinbarten[7] ordnungsmäßige sind, läßt sich im Allgemeinen nicht sagen, das richterliche Ermessen hat zu entscheiden im einzelnen Fall. Es gehört

6) Ein Frachtführer, z. B. die Eisenbahn, welcher seine Zeit einhalten muß, hat zu transportiren unbekümmert um viele Umstände.

7) Z. B. in unbedeckten Wagen; zur Nachtzeit; bei dieser Hitze; bei dieser Kälte; während des Regens; während des Gewitters; während der Umstände dieses Krieges (es können die § 29 Note 12 erwähnten Verhältnisse möglicherweise auch alle Haftung in einzelnen Fällen des Verlustes oder der Beschädigung ausschließen).

dahin der Transport: zu welcher Zeit, bei Tage, bei Nacht, auf welchen Wegen, bei welcher Temperatur, mit oder ohne Waffen, u. s. w.

5. Besonders erwähnt ist in Artikel 395 noch der Fall, daß der Unfall durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, entstanden ist[8]. Das soll heißen durch die Sache selber, wie es die Natur der Sache mit sich bringt. Dieser Umstand befreiet aber keineswegs schlechtweg; der Fall ist so gedacht, daß der Unfall unabwendbar ist, er kann ja aber auch abwendbar sein. Mithin ist dieser Passus des Artikels einschränkend auszulegen, er ist zu verstehen nach Maaßgabe des vorhin unter Nr 1. 2. 3. 4. Gesagten.

6. Besonders erwähnt sind äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung[9]. Eine derartige Verpackung ist ein maaßgebender Umstand, gehört zu Nr 4. Mit ihr ist der Absender einverstanden.

7. Besonders erwähnt ist der Handlungen anderer Personen, deren der Frachtführer sich zur Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient. Er soll für derartige „andere Personen haften." Das heißt: zu seiner Befreiung genügt nie der Beweis, daß die Ursache des Unfalls eine Handlung einer solchen Person und seine Wahl derselben nicht eine schuldvolle (nur eine unglückliche) ist. Der Befreiungsbeweis soll also auch hier kein anderer sein als der Beweis höherer Gewalt, also daß die Ursache des Unfalls, hier die Handlung jener Person, höhere Gewalt ist.

8. Wenn der Frachtführer unter ordnungswidrigen Umständen transportirt hat, so ist dadurch nicht noth-

8) Eger S. 253—257. 9) Eger S. 257—263.

wendig der Beweis der höheren Gewalt, der Unabwendbarkeit, ausgeschlossen[11].

§ 28.

Berechnung des Schadensersatzes.

Berechnung des Schadensersatzes im Fall von Verlust und Beschädigung[123]. Wenn auf Grund des Art. 395 Ersatz geleistet werden muß, so heißt das: weil der Frachtführer den Befreiungsbeweis nicht geführt (nicht erbracht oder gar nicht angetreten) hat. Dies kann seinen Grund darin haben, daß der Unfall (Verlust oder Beschädigung) herbeigeführt ist entweder durch dolus oder durch culpa lata oder durch culpa levis oder durch casus, der keine höhere Gewalt ist, oder daß die Ursache nicht aufgeklärt werden kann. Bei diesen verschiedenen Möglichkeiten der Ursache des Unfalls soll für den Ersatz nur

11) Z. B. er fährt bei Nacht, aber auch bei Tage wäre es nicht zu erkennen gewesen, daß die Eisenbahnbrücke durch das Wasser unterminirt war.

1) Art. 396. Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muß, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts im beschädigten Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

2) Eger S. 278—307.

3) Der Art. 396 ist wiederholt für den Seehandel in den Artikeln 612 und 614, und kann aus diesen etwas verdeutlicht werden.

der Werth der Sache und nichts Weiteres[4] berechnet werden. Der Beweis einer besondern Ursache soll das Recht auf Ersatz des vollen Schadens begründen, genannt ist bösliche Handlungsweise[5]. Eine andere Ursache (es könnte noch culpa lata und culpa levis und casus sein) ist nicht mit einem andern besondern Recht versehen; der Beweis einer solchen würde also fruchtlos, würde der Beweis einer irrelevanten Thatsache, also gar nicht zuzulassen sein; mithin wird, auch wenn er würde geführt werden können, doch immer nur gehaftet, weil der Befreiungsbeweis nicht geführt worden ist[6].

1. Der Schadensersatz, welchen der Frachtführer zu leisten hat, beschränkt sich, abgesehen von dem Fall des Beweises böslicher Handlungsweise, auf den gemeinen Handelswerth, den Werth im Handelsverkehr, d. h. den Marktpreis und zwar den Marktpreis am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit. Dieser Preis ist der höchste Ersatz, welcher gefordert werden kann. In diesem Preise hat, wenn das Gut abgeliefert wird, der Destinatar den Ersatz für den Preis der Anschaffung und für die Transportkosten (Kosten der Aufladung, Verladung, Abladung, Fracht, Zoll u. s. w.), er braucht es nur zu verkaufen. Wenn es gar nicht oder beschädigt abgeliefert wird, so kann er durch Aufwand dieses Preises das Gut oder unbeschädigtes Gut anschaffen, er braucht es nur zu

4) Vgl. ROHG Bd 13. S. 393—397.

5) Hierüber der folgende § 29.

6) Man kann also nicht sagen, daß über den Fall, daß man sich zum Beweis der culpa lata erbietet, nichts bestimmt sei. Dies ist um so klarer, wenn man bedenkt, daß ja alle Fälle der Haftung, auch dolus, befaßt sind in der Haftung auf Grund des Art. 395, und alle Fälle darin stecken bleiben, für welche nicht besonders bestimmt ist.

kaufen. Für das erhaltene Gut ist der Verkaufspreis, für das verlorene oder beschädigte der Einkaufspreis bedeutend, wenn beide, was möglich ist, differiren. Der Destinatar hat, zu Geld die Waare angeschlagen, diesen Werth am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit in seinem Vermögen. Daß er an andern Orten und später mehr oder weniger im Vermögen haben kann, darauf kommt nichts an. Hiernach erstreckt sich mit Recht seine Forderung auf diesen Werth; daß sie sich auf ihn beschränkt, ist billig bei der strengen Haftung des Frachtführers.

2. Im Fall des Verlustes ist es der Marktpreis am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit, d. h. wo und wann das Gut abzuliefern war. Von dem Preis kommen aber die Transportkosten in Abzug, welche im Fall der Ankunft und Ablieferung hätten gezahlt werden müssen, nun aber, da es nicht abgeliefert ist, nicht zu zahlen sind (welche in Folge des Unfalls gespart werden). Ohne diesen Abzug würde die Speculation um den Betrag der gesparten Transportkosten mehr Gewinn oder weniger Verlust im Fall der Nichtablieferung des Gutes als im Fall der Ablieferung gebracht haben.

3. Im Fall der Beschädigung[7] ist zu zahlen der Marktpreis von unbeschädigtem Gut dieser Art, wie er am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit besteht, jedoch mit einem doppelten Abzug. Es kommt in Abzug 1. der in dem beschädigten abgelieferten Gut steckende Werth, also der Verkaufswerth; dies ist entweder der Preis, für welchen es wirklich redlich verkauft ist, oder, wenn es nicht verkauft ist, der Preis, für welchen es hätte verkauft

7) Über die möglichen Ansprüche, wenn ein Theil der Waare beschädigt ist, vgl. ROHG Bd 15. S. 372—375 (Marmorplatten haben Brüche erhalten).

werden können, dies ist der Marktpreis am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit. Es kommt ferner aus dem vorhin erwähnten Grunde 2. in Abzug der Theil der Transportkosten (z. B. Zoll), welcher in Folge der Beschädigung gespart ist, während er ohne dieselbe aufzuwenden gewesen wäre.

4. Wenn das Gut keinen Marktpreis hat, überhaupt nicht oder nicht an dem betreffenden Ort zu der betreffenden Zeit, so ist der gemeine Werth maaßgebend. Für diesen Fall ist also in der obigen Darstellung dieser Werth an Stelle von Marktpreis zu denken. Der gemeine Werth wird durch Sachverständige ermittelt[8].

§ 29.

Bösliche Handlungsweise. Ersatz des vollen Schadens.

Bösliche Handlungsweise[1 2 3]. Im Fall von Verlust

8) So ist es ganz klar nach Art. 612.

1) Art. 396 letzter Satz. Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

2) Eger S. 307—327.

3) Es gehören hieher folgende Entscheidungen des ROHG Bd 1. S. 156—159. (zu Art. 427.) Verwechselung gleichmarkiger Colli.) Nein. — Bd 3. S. 108—112. (zu Art. 427.) (Zusammenstoß von zwei Zügen.) Ja. — Bd 6. S. 428—433. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 8. S. 428—431. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 8. S. 326. 327. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 9. S. 301. 302. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 10. S. 218—220. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 12. S. 429. 430. (zu Art. 427.) Unbestimmt. — Bd 13. S. 317—321. (zu Art. 427.) Ja. — Bd 17. S. 120—123. (zu Art. 427.) Nein. — Bd 17. S. 301. (zu Art. 427.) Ja. — Bd 21. S. 20—22. (zu Art. 427.) Ja. — Den obigen Entscheidungen ist ein Nein oder Ja beigefügt, jenachdem sie in dem einzelnen Fall für die Verneinung oder Bejahung der böslichen Handlungsweise sind. In einem Fall ist die Entscheidung unbestimmt. Die bejahenden Entscheidungen sind von überwiegendem Interesse. Der Fall in Band 3. ist ein Hauptfall.

und von Beschädigung des Frachtgutes ist der Frachtführer verpflichtet, den „vollen Schaden“ zu ersetzen, wenn ihm eine „bösliche Handlungsweise“ nachgewiesen wird[4 5]. Der Ersatz des vollen Schadens ist die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes[6]. Die Berechnung des Schadens ist also nicht dahin beschränkt, daß ihr nur der Werth (gemeine Handelswerth oder gemeine Werth) des Gutes zu Grunde zu legen ist[7]. In dem Werth, dem gemeinen Handelswerth oder gemeinen Werth, am Ablieferungsort zur Ablieferungszeit wird zwar auch jener doppelte Schaden ersetzt, aber möglicherweise nicht vollständig[8].

Unter böslicher Handlungsweise versteht eine Meinung nur dolus, eine andere[9] dolus und culpa lata (grobes Verschulden). Beides ist unrichtig. Das Wort bösliche Handlungsweise begreift auch den dolus, beschränkt sich aber nicht darauf, und schließt andrerseits die culpa lata aus[10]; denn wer nur nachlässig handelt, wenn auch noch

4) Art. 396 letzter Satz.

5) Die bösliche Handlungsweise, jedenfalls der dolus ist eigenthümlich zu behandeln, auch deshalb, weil sonst der Frachtführer bei Voraussicht steigender Preise das Gut könnte bei Seite schaffen wollen, um durch Zahlung des für Verlust maaßgebenden Marktpreises es wohlfeiler zu erhalten, als er sonst diese Sache oder eine derartige Sache würde haben erhalten können.

6) Art. 283.

7) Art. 396 Satz 1 und 4.

8) Z. B. der Absender hat eine Conventionalstrafe verwirkt, weil er seinem Käufer nicht rechtzeitig geliefert hat; überdies entbehrt er des den Marktpreis übersteigenden Kaufpreises, für welchen er verkauft hat, weil sein Käufer nun zurücktritt.

9) Dieser Meinung ist von Hahn S. 447. 448.

10) Hiergegen kommt nicht in Betracht die im Gesetz nicht ausgesprochene Ansicht der Conferenzmitglieder (vgl. darüber von Hahn

so grob nachlässig, handelt nicht böslich[11]. Das Wort böslich bezeichnet eine Willensrichtung. Böslich ist die den Unfall (Verlust, Beschädigung) bewirkende Handlungsweise nicht nur dann, wenn direct diese ihre Wirkung gewollt ist, sondern auch wenn eine andere Wirkung derselben zunächst gewollt ist, jene Wirkung aber als unvermeidliche weitere Wirkung der gewollten Handlungsweise gewußt ist und diese dennoch geschieht. Auch in diesem Fall ist jene Wirkung gewollt. In beiden Fällen liegt Dolus vor. Böslich kann die Handlungsweise aber auch dann sein, wenn jene weitere Wirkung gewußt ist als mögliche Wirkung der Handlungsweise und diese dennoch geschieht. Wenn ein solches Wissen vorliegt, so handelt der Frachtführer also im Bewußtsein der Möglichkeit des Unfalls (der Gefahr, der Gefährlichkeit seiner Handlungsweise), er ergiebt sich dem etwaigen Erfolg, er giebt das Gut der Gefahr Preis. Die Handlungsweise in diesem Bewußtsein kann eine bösliche sein. Es kommt auf die weiteren Umstände an. Durch diese kann sie gerechtfertigt sein, weil sie im Interesse des Absenders oder Destinatars ist oder gar gewünscht oder gar vereinbart ist, oder kann sie eine bösliche (frevelhafte, ruchlose, muthwillige, gewissenlose) sein. Gerechtfertigt kann sie z. B. durch die Umstände eines Krieges sein, unter welchen dennoch der Transport gewollt ist[12]. Ungerechtfertigt ist sie

S. 447. 448), welche für dieselbe nicht den richtigen Ausdruck wählen, also nicht sagen, was sie sagen wollen, deren Ansicht also nicht publicirt worden ist als Wille des Gesetzes.

11) Grimm Wörterbuch Bd 2. S. 260.

12) Daher sagt sehr richtig das ROHG Entsch. Bd 6. S. 433. „In Folge der auf den Eisenbahnen um Frankfurt a. M. Ende September 1870 obwaltenden Verhältnisse waren die erheblichsten

offenbar, wenn die Handlung (Unterlassen oder Thun) trotz ihrer gewußten Gefährlichkeit dennoch zum Beispiel aus Bequemlichkeit oder Gleichgültigkeit oder um lieber zu schmausen, zu trinken, zu spielen geschieht. Es ist Sache des Frachtführers, die besondern die Handlungsweise rechtfertigenden Umstände zu behaupten und zu beweisen. Die Möglichkeit des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) muß aber, wie bemerkt, gewußt sein, der Handelnde muß sich dieser Möglichkeit bewußt, mehr oder weniger klar aber immer doch bewußt gewesen sein (dies auszusprechen muß der Richter sich entschließen können); es genügt nicht, daß er sie hätte wissen müssen, dies ergiebt nicht böslich (denn böslich bezeichnet eine Willensrichtung) sondern ergiebt nur nachlässig, wenn auch noch so grob nachlässig, die gröbste Nachlässigkeit ist aber immer ein anderer Fall als der der böslichen Handlungsweise, und das Gesetz hat nur diesen einen Fall, es sagt nicht: bösliche oder gleichzuachtende Handlungsweise.

Störungen und Unordnungen des Eisenbahnbetriebes ganz unvermeidlich, mußten die Verwaltungen sich mit einem geringeren und vielfach ungeübten Personal behelfen, und erscheinen so Vorgänge, welche unter normalen Verhältnissen als höchste Fahrlässigkeit, Kopflosigkeit oder gar Frevelhaftigkeit gelten müßten, wenn nicht als Zufall doch als Verschuldungen geringerer Art. Der Maaßstab der Zurechnung muß eben ein anderer werden, die Gradationen beginnen tiefer. Diese nothwendigen Consequenzen des Kriegszustandes muß auch der Handelsstand gegen sich gelten lassen. Wer um jene Zeit Güter zum Transport aufgab, zumal nach den dem Kriegsschauplatz nahe liegenden Gegenden, kann nur unter ganz außerordentlichen Umständen den anomalen Ersatz des gesammten Schadens fordern."

Dritte Unterabtheilung.

Verspätung.

§ 30.

Verspätung.

Verspätung[1,2]. Der Frachtführer ist verpflichtet zur rechtzeitigen Ablieferung. Die Lieferungszeit ist bedungen oder üblich. Die Versäumung der Lieferungszeit, die „Verspätung", wenn sie verschuldet ist, also die verschuldete Verspätung verpflichtet ihn zum Ersatz des durch dieselbe entstandenen Schadens. Unter der verschuldeten Verspätung ist genauer zu verstehen eine Verspätung, welche nicht als eine unverschuldete nachgewiesen ist.

I. Verschuldete Verspätung. Der Frachtführer haftet, wenn er nicht den Befreiungsbeweis führt, daß die Verspätung unverschuldet sei. Es genügt der Beweis, „daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können". Kann dieser Beweis erbracht werden, ohne daß die Ursache der Verspätung erhellet? Regelmäßig werden zur Erbringung dieses Beweises folgende Thatsachen zu beweisen sein: 1. der Umstand (die Umstände), welcher die Ursache der Verspätung ist; 2. daß er die alleinige Ursache ist[3]; 3. daß die ordentliche Sorgfalt angewandt ist, um den Umstand oder dessen Wirkung abzuwenden. Der Beweis ist nie allein dadurch erbracht, daß als die Ursache, alleinige oder mitwirkende, eine Handlung einer Person nachgewiesen

1) Art. 397. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

2) Eger S. 329—351.

3) Beispiel: ROHG Entsch. Bd 13. S. 399. 400.

ist, deren der Frachtführer sich zur Ausführung des Transportes bedient hat[4]; gleichviel ob sie ihm gegenüber eine schuldvolle oder eine schuldlose Handlung der Person sein mag.

II. Ersatz des durch die verschuldete Verspätung entstandenen Schadens. Der Schadensersatz begreift den wirklichen Schaden und den entgangenen Gewinn[5]. In der Werthdeclaration des Gutes kann eine Declaration des Interesse wegen Versäumung der Lieferungszeit enthalten sein[6].

Es sind nun zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Wenn das verspätet ankommende Gut unvermindert und unbeschädigt ankommt, so kann der durch die Verspätung entstandene Schaden sehr verschiedenartig sein, auch in einer Werthverminderung des Gutes bestehen[7]. Wenn in einem solchen Fall der Frachtführer den Beweis der unverschuldeten Verspätung erbringt, so ist er von der Haftung frei.

2. Wenn das verspätet ankommende Gut vermindert oder beschädigt ankommt[8], so kann dieser Unfall (Verminderung also theilweiser Verlust, Beschädigung) durch die Verspätung entstanden sein oder eine andere Ursache haben und diese Ursache kann auch die Ursache der Verspätung sein[9]. In diesen beiden Fällen einer andern Ursache ist

4) Art. 400. Vgl. unten § 31. Zu diesen Personen gehört auch für den Eisenbahnunternehmer dessen Rollfuhrmann. ROHG Entsch. Bd 24. S. 303. 304.

5) Art. 283.

6) ROHG Bd 12. S. 23—27. Innerer Verderb von Hopfen.

7) Z. B. Modewaaren.

8) Z. B. Siebenwöchentliche Transportverzögerung von Kalbsfellen und Rindshäuten; Werthverminderung 58 Procent. ROHG Bd 13. S. 317—321.

9) In diesem Fall, daß der Unfall (Verminderung, Beschädigung) und die Verspätung dieselbe Ursache haben, z. B. das Ent-

es für den Schadensersatz wegen des Unfalls (Verminderung, Beschädigung) gleichgültig, ob die Verspätung, da sie für denselben gleichgültig ist, eine verschuldete oder unverschuldete ist. Wenn die Ursache des Unfalls die Verspätung ist, also der Umstand daß das Gut über die Ablieferungszeit hinaus unterwegs gewesen ist[10], so hat der Frachtführer, um frei zu sein vom Ersatz des vollen Schadens, zu beweisen die unverschuldete Verspätung. Der Anspruch auf den durch den Unfall entstandenen Minderwerth des Gutes ist durch diesen Beweis nicht beseitigt. Um ihn zu beseitigen darf der Frachtführer den Beweis der höheren Gewalt führen. Es entsteht die Frage, ob er statt dessen abkommt mit dem Beweis, daß die Ursache des Unfalls die Verspätung sei, die unverschuldete Verspätung. Wenn diese Frage zu bejahen ist, so hat der Frachtführer, wenn die Klage nur auf den Minderwerth wegen Minderung oder Beschädigung geht, den alternativen Befreiungsbeweis frei entweder der höheren Gewalt oder daß die Ursache des Unfalls Verspätung sei und diese unverschuldet sei. Die Frage ist aber zu verneinen, denn die Pflicht der Sorge für das Gut ist eine und dieselbe bis zur Ablieferung, gleichviel durch welche Umstände diese verzögert werde.

gleisen, durch welches die Ankunft des Gutes verspätet und das Gut sofort beschädigt wird, ist es möglich, daß der Frachtführer wegen der Verminderung oder Beschädigung haftet und wegen der Verspätung nicht haftet, weil die Ursache, das Entgleisen, nicht als höhere Gewalt aufgefaßt werden kann, aber durch die ordentliche Sorgfalt nicht hat abgewandt werden können.

10) Z. B. nach dieser Zeit ist Frost eingetreten; oder Regen und der Wagen war unbedeckt; oder das Thier konnte dieses längere Fahren nicht vertragen.

Vierte Unterabtheilung.

Verlust. Beschädigung. Verspätung.

§ 31.

Haftung für die Leute und für andere Personen.

Haftung des Frachtführers für andere Personen[1][2]. Für die Haftung des Frachtführers wegen Verlust und Beschädigung des Gutes auf der ganzen Strecke, für welche er den Transport übernommen[3] hat, und wegen Verspätung ist es gleichgültig, ob er selber persönlich den Transport ausführt oder sich zum Zweck der Ausführung des von ihm übernommenen Transportes anderer Personen und gleichviel welcher bedient. In diesem Sinn (nicht[4] im Sinn eines Delcrederestehen) haftet er für alle Personen, welche mit seinem Willen den von ihm übernommenen Transport ausführen, ohne Unterschied ob er mit diesen allen contrahirt hat oder ob er contrahirt hat nur mit einzelnen oder nur mit einem, von welchen oder welchem weiter contrahirt worden ist. Dies ist in Betreff von Frachtführern, deren der Frachtführer sich bedient, noch besonders ausgesprochen in Art. 401, dessen Inhalt zum Theil nur Anwendung von Art. 400 ist. Auf den Begriff des Wortes „seine Leute" in Art. 400 kommt durchaus nichts an[5]. Der Sinn des die Haftung

1) HGB Art. 400. Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient.

2) Eger S. 369—392. 3) Protocolle S. 816—818.

4) ROHG Bd 12. S. 119 Z. 2—8.

5) Unerheblich ist daher für die Anwendung des Art. 400 die Ansicht des ROHG: „ein gemeines deutsches Gewohnheitsrecht statuire ganz allgemein, wenigstens für die großen Transportanstalten der neueren Zeit, namentlich die Eisenbahnen, eine Haftung des Transportunternehmers sowohl für Contractsculpa als für s. g. aquilische Culpa seiner Leute, welche in

für jene anderen Personen, nemlich deren Handlungen, aussprechenden Satzes ist, daß zum Befreiungsbeweis nie genügen soll der Beweis, daß die Ursache von Verlust, Beschädigung, Verspätung eine Handlung einer solchen andern Person ist, sondern daß immer noch ein anderweitiger Beweis, wie er, wenn die Handlung eine eigene des Frachtführers wäre, erforderlich sein würde, hinzukommen muß; dieser Beweis ist entweder daß die Handlung höhere Gewalt ist[6] oder daß die ordentliche Sorgfalt angewandt ist[7].

§ 32.

Mehrere Frachtführer mit durchgehendem Frachtbrief.

Der von einem Frachtführer übernommene Transport des Gutes von einem Ort nach einem andern kann von ihm selber ausgeführt werden oder ganz oder theilweise von andern Frachtführern. Er kann also durch eine Mehrzahl von successive eintretenden Frachtführern ausgeführt werden. Es sind nun folgende Fälle zu unterscheiden:

1. Der Transport geschieht auf Grund eben so vieler Frachtbriefe, als Frachtführer da sind, welche ihn ausführen. In diesem Fall haftet dem ursprünglichen Absender der ursprüngliche Frachtführer, welcher nemlich sein Contrahent ist, für alle Frachtführer, welche den von ihm übernommenen Transport ausführen, sei es daß sie ihn statt seiner auf der ganzen Strecke oder nur auf einem Theil derselben und dann vor ihm oder nach ihm (als seine Vormänner auf einer früheren Strecke oder als seine Nachmänner auf einer spätern Strecke) ausführen. (So sagt es deutlich der Art. 401.) Er bedient sich aller dieser

Ausübung ihrer Functionen im Dienste des Transportunternehmers begangen wird." Vgl. (insbesondere wegen der Praxis der höchsten Landesgerichte) Entsch. des ROHG Bd 12. S. 79. 80. Senat II.

6) Vgl. oben § 27 Nr 7. 7) Vgl. oben § 30 Nr I.

Personen zur Ausführung des von ihm übernommenen Transportes. (Daher ergeben sich jene Sätze auch schon aus Art. 400.) Er kann mit jedem dieser Frachtführer selber contrahirt haben, es kann aber auch ein Frachtführer, mit welchem er selber contrahirt hat, in seinem Auftrag für seine Rechnung mit einem oder mehreren der andern Frachtführer (in seinem oder in eigenem Namen, wo dieser Frachtführer sein Spediteur ist) contrahirt haben, und ein solcher Frachtführer wieder so mit einem oder mehreren der andern. Ein früherer Frachtführer kann Absender sein im Verhältniß zu einem spätern Frachtführer, ihm haftet dann dieser für den von diesem übernommenen Transport. Dem ursprünglichen Absender und einem solchen weitern Absender haftet aber immer nur der Frachtführer, mit welchem er contrahirt hat. Dem Contrahenten haftet nur sein Contrahent. Auch haftet jeder Frachtführer nur wegen des von ihm übernommenen d. h. zur Ausführung übernommenen, also eines noch bevorstehenden Transportes, nicht wegen eines, als er contrahirte (übernahm), bereits ausgeführten Transportes, also nicht ein nachfolgender Frachtführer für einen früheren, von welchem er das Gut vermindert oder beschädigt empfangen hat.

2. Der von einem Frachtführer übernommene Transport wird von den mehreren Frachtführern auf Grund des einen ursprünglichen Frachtbriefes also eines durchgehenden Frachtbriefes ausgeführt[1]. In diesem Fall[2]

1) Ein derartiger einfacher Fall (zwei Frachtführer: Eisenbahn und Rollfuhrunternehmer, welcher den von jener übernommenen Transport zu Ende führt): Entsch. des ROHG Bd 7. S. 99—104.

2) Art. 401. Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transportes das Gut einem andern Frachtführer übergiebt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Jeder Frachtführer, welcher auf einen andern Frachtführer folgt, tritt

besteht in Betreff dieser mehreren Frachtführer nicht die beschränkte Haftung, daß dem ursprünglichen Absender nur sein Contrahent haftet, und daß der Frachtführer nur für den von ihm zur Ausführung übernommenen, also noch bevorstehenden und nicht bereits ausgeführten Transport haftet. In diesem Fall gilt es so, als habe den vom ersten Frachtführer übernommenen Transport jeder der Frachtführer übernommen; als habe mit dem ursprünglichen Absender jeder der Frachtführer den aus dem Frachtbrief ersichtlichen Frachtvertrag seinem vollen Inhalt nach selbständig d. h. für sich allein unabhängig von den andern abgeschlossen; als habe jeder sich verpflichtet zur Ausführung des ganzen Transportes, den der Frachtbrief bezeichnet, vom Abgangsort bis zum Ablieferungsort, also auch des bereits ausgeführten, der also gilt als ob er von ihm ausgeführt sei. Hiernach hat jeder Frachtführer dem ursprünglichen Absender zu haften und hat jeder für alle seine Nachfolger und alle seine Vorgänger zu haften. Spätere Abänderungen des ursprünglichen Frachtbriefes, wenn er ein durchgehender ist, verändern nicht die Rechte des Absenders und die des Destinatars gegen die Frachtführer, sondern sind nur für das Rechtsverhältniß dieser mehreren Frachtführer zu einander bestimmend[3]. Da beim Eisenbahntransport der Frachtbrief auch auf die Anwendung der Bestimmungen der besondern Reglements der betreffenden Bahnen wie der Verbände verweiset, so ist beim Transport über mehrere Bahnen für die Haftung die Be-

dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief ein, übernimmt eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen, und hat auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen.

3) So auch ROHG Bd 11. S. 209—213. Bd 7. S. 216—219.

rücksichtigung dieser sämmtlichen Reglements vereinbart[4].

3. Wenn der von einem Frachtführer übernommene Transport auf einer Strecke auf Grund ebenso vieler Frachtbriefe, als Frachtführer da sind, welche ihn ausführen, auf einer andern Strecke von mehreren Frachtführern auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes geschieht, so kommen die unter 1 und 2 erwähnten Rechtssätze beziehungsweise zur Anwendung.

§ 33.

Conventionalstrafe.

I. Conventionalstrafen zum Nachtheil des Frachtführers[1]. Solche kommen besonders wegen verspäteter Ablieferung vor, und bestehen dann meistens in Verlust der ganzen Fracht oder eines Theiles der Fracht. Das HGB hat hier einige auslegende Rechtssätze.

1. Im Zweifel kann Ersatz des den Betrag der Conventionalstrafe übersteigenden Schadens gefordert werden[2].

2. Im Zweifel kann die Conventionalstrafe wegen Verspätung nicht gefordert werden, wenn der Frachtführer die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht hat abwenden können, die Beweislast trifft ihn[3].

4) Vgl. für das Ergebniß einer solchen Berücksichtigung ROHG Bd 3. S. 59—64. (160 Säcke gemahlene Hirse in unbedeckten Wagen.)

1) Eger S. 352—361. 362—369.

2) Art. 398. Ist für den Fall verspäteter Ablieferung ein Abzug an der Fracht oder der Verlust der Fracht oder sonst eine Konventionalstrafe bedungen, so kann im Zweifel außerdem auch der Ersatz des diesen Betrag übersteigenden Schadens gefordert werden, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden ist. Es ist dies nur Anwendung des Art. 284 letzter Satz. Für das Genauere vgl. oben Bd 1. § 249 Nr 3.

3) Art. 399. Beweist der Frachtführer, daß er die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, so kann die bedungene gänzliche oder theilweise Einbehaltung der Fracht, oder die Konventionalstrafe wegen verspäteter Ablieferung nicht in Anspruch genommen werden, es sei denn, daß sich aus dem Vertrage eine entgegenstehende Absicht ergiebt.

3. Das Recht auf die verwirkte Conventionalstrafe erlischt dadurch nicht, daß die verspätete Ablieferung ohne Vorbehalt angenommen wird[4].

II. Es kommen auch Conventionalstrafen zu Gunsten des Frachtführers vor, welche der Absender oder Destinatar verwirken kann[5].

§ 34.

Verjährung.

Verjährung[1]. Klage und Einrede gegen den Frachtführer wegen gänzlichen Verlustes des Frachtgutes verjährt in einem Jahr; die Frist beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung hat geschehen sollen. Klage und Einrede gegen den Frachtführer wegen Minderung, wegen Beschädigung, wegen verspäteter Ablieferung des Frachtgutes verjährt in einem Jahr; die Frist beginnt mit dem Ablauf des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

Es verjährt also gleichzeitig Klage und Einrede, mithin das Recht selber. Eine Ausnahme begründet der Umstand, daß die Anzeige des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung, der Verspätung an den Frachtführer binnen der Jahresfrist abgesandt worden ist. Durch die Absendung (gleichviel welchen Erfolg sie gehabt, ob die Ankunft oder nicht) der Anzeige wird die Verjährung des Rechts abgewandt, es verjährt nur die Geltendmachung vermittelst Klage, die Geltendmachung vermittelst Einrede ist durch die Absendung der Anzeige perpetuirt.

4) Anders A. Pr. Ldr. Th. 1. Tit. 5. § 307. ROHG Bd 2. S. 283.

5) Vgl. unten § 72. ROHG Bd 21. S. 185—187.

1) HGB Art. 408 letzter Satz. Die Bestimmungen über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts (Art. 386.) finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

Fünfte Unterabtheilung.
Ablieferungshindernisse.

§ 35.

Annahme ausgeblieben. Streit. Sicherung des Beweises und von Forderungen.

I. Sicherung des Beweises[1]. Zur Sicherung des Beweises darf in vier Fällen der Betheiligte den Zustand des Gutes durch Sachverständige feststellen lassen und sind gerichtsseitig auf Ansuchen des Betheiligten die Sachverständigen zu ernennen und haben diese ihr Gutachten zu erstatten.

1. Die vier Fälle sind folgende. a. Der bezeichnete Empfänger ist nicht auszumitteln. b. Er verweigert die Annahme des Gutes. c. Es entsteht Streit über die Annahme des Gutes. d. Es entsteht Streit über den Zustand des Gutes. Der Frachtführer ist verpflichtet, wenn einer jener Fälle eingetreten ist, z. B. wenn die Annahme des Gutes verweigert wird[2], rechtzeitig den Absender davon zu benachrichtigen, dies gehört zur Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers. — Soweit die Bestimmungen des Art. 407 über die Feststellung des Zustandes des Gutes durch Sachverständige reichen[3], treten die widerstreitenden Rechtssätze der Proceßordnungen außer Anwendung. Die Statthaftigkeit der Ernennung und der Vernehmung von

1) Art. 407 Satz 1. 2. 3. Wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

Die Sachverständigen ernennt auf das Ansuchen des Betheiligten das Handelsgericht oder in dessen Ermangelung der Richter des Orts.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

2) ROHG Bd 20. S. 347. 348.

3) Vgl. Goldschmidt Handbuch Bd 1. Abth. 2 (1868) S. 563.

Sachverständigen zur Sicherung des Beweises hat keine anderen Voraussetzungen als die angeführten vier Fälle; nicht auch z. B. daß „zu besorgen ist, daß das Beweismittel verloren oder die Benutzung erschwert werde“[4].

2. Die Feststellung des Zustandes durch gerichtsseitig ernannte Sachverständige ist ein Recht, nicht aber eine Verpflichtung des Betheiligten[5]; es ist also der Begutachtung anderer Personen die Beweiskraft nicht abgesprochen. Der Betheiligte ist nicht nur der Frachtführer, der Destinatar, der Absender, und sonst jeder, welcher in den Proceß als Partei[6] eingetreten ist, sondern überhaupt Jeder, welcher ein Interesse an der Feststellung hat, z. B. der Versicherer. Eine Frist ist für die Feststellung nicht bestimmt; diese darf also jederzeit geschehen. Die spätere Zeit kann aber die Beweiskraft mindern.

3. Das Handelsgericht bezw. der Richter* des Orts d. h. desjenigen Ortes, wo das Gut zur Zeit, als dessen Zustand festgestellt werden soll, sich befindet.

4. Die Ernennung von Sachverständigen, eines oder mehrerer, geschieht auf Ansuchen. Über das Ansuchen wird die Gegenpartei, wenn sie am Ort anwesend ist, gehört[7]. Des Ansuchens bedarf es nicht, wenn Sachverständige bereits für vorkommende derartige Fälle gerichtsseitig bestellt worden sind[8].

4) Reichs-Civilproceßordnung § 447. Einf. Ges. zu ders. § 13.

5) ROHG Bd 9. S. 438. 439. 6) ROHG Bd 1. S. 183.

7) Art. 407 letzter Satz. Abgedruckt Note 13.

8) So auch preußisches Einführungsgesetz Art. 16 und andere Einführungsgesetze. Vgl. von Salpius Ergänzungen Seite 196 und ROHG Entsch. Bd 1. S. 182 Note* und Seite 182 Z. 7 v. u. — S. 183 Z. 5.

*) In Preußen das Amtsgericht. Ausführ. Gesetz zum Reichs-Gericht Verf. Gesetz, vom 24. April 1878, (G. S. S. 230) § 25.

5. Das Gutachten[9].

a. Form. „Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protocoll zu erstatten."

b. Was den Inhalt des Gutachtens betrifft, so ist für die Beweiskraft erforderlich, daß die Feststellung (Begutachtung) des Zustandes des Gutes (Beschaffenheit, Menge nach Zahl, Maaß, Gewicht) beruhe auf eigener Ermittelung (Besichtigung oder anderweitiger Prüfung, und Zählen, Messen, Wägen) und ist es nicht genügend, daß sie auf der ohne ihre eigene Aufsicht oder sonstige Mitwirkung geschehenen Ermittelung anderer Personen beruhe[10].

c. Beweiskraft. Die Beweiskraft des Gutachtens soll dadurch nicht beeinträchtigt werden, daß den sonstigen durch die Landesproceßordnungen bestimmten Erfordernissen nicht entsprochen wird. Von den Gegenbeweismitteln ist keines ausgeschlossen[11]. Nicht ist in Art. 407 die Bestimmung enthalten, daß die Beweiskraft eine größere sein solle als die eines sonstigen zur Sicherung des Beweises veranlaßten Gutachtens von Sachverständigen, daß sie dieselbe[12] sein solle, wie die einer Vernehmung im Lauf des Proceßes.

II. Sicherung der Forderungen des Frachtführers[13][14].

9) Art. 407 Satz 3.

10) ROHG Entsch. Bd 12. S. 248—251.

11) ROHG Entsch. Bd 1. S. 184.

12) So meint von Hahn Bd 2. Abth. 2. 1867. S. 246.

13) Art. 407 Satz 4 und 5. Das Gericht kann auf Ansuchen des Betheiligten verordnen, daß das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt, und daß es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers öffentlich verkauft wird.

Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkaufs des Guts wird die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend ist, gehört.

Unter den Fall des Streites über die Annahme fällt auch der Fall des Streites über Vorleistung, daß nemlich der Frachtführer gar nicht oder nicht weiter, als geschehen, ausliefern will, bevor ihm nicht die Fracht oder andere Beträge z. B. Liegegeld bezahlt worden sind. Er darf in diesem Fall dem Art. 407 Satz 4 entsprechend das Ansuchen stellen auf Verordnung der Niederlegung und des Verkaufes des ganzen Gutes oder eines Theiles desselben[15].

Vierte Abtheilung.

Rechte bei günstigem wie ungünstigem Verlauf des Transportes.

§ 36.

Annahme des Gutes und des Frachtbriefes.

Wenn das Gut am Ablieferungsort angekommen ist, so ist der Destinatar nicht verpflichtet zur Annahme des ihm vom Frachtführer offerirten Gutes und Frachtbriefes, auch nicht zur Zahlung der Fracht oder der sonstigen auf dem Frachtbrief verzeichneten Summen. Er kann das offerirte Gut sammt Frachtbrief zurückweisen. Nimmt er aber dennoch beides an, so „wird er durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes verpflichtet, dem Frachtführer nach Maaßgabe des Frachtbriefes[1] Zahlung zu leisten"[2 3]. Die Annahme lediglich des Gutes verpflichtet

14) Zu vergleichen ist die genaue Erörterung in den Entsch. des ROHG Bd 17. S. 181—184.

15) Dieser Fall der Vorleistung ist der Fall in den Entsch. des ROHG Bd 2. S. 238. 239. Bd 14. S. 272. 273. Bd 20. S. 377—379.

1) Über die Bedeutung dieser Worte vgl. ROHG Entsch. Bd 21. S. 181—185.

2) Art. 406. Abgedruckt Note 4.

3) Ist er bei verspäteter Ablieferung also später Annahme zum Ersatz der Liegegelder verpflichtet, welche der Frachtführer hat

ihn nicht, da er erst aus dem Frachtbrief ersieht, unter welchen Bedingungen es offerirt wird; sie gilt als eine vorläufige, er kann das Gut zurückgeben sofort oder nachdem er den Frachtbrief erhalten (und gelesen oder nicht gelesen) mit diesem. Die Annahme lediglich des Frachtbriefes verpflichtet ihn ebenfalls nicht, da er aus dem Frachtbrief nicht die Beschaffenheit des Gutes erkennen kann; sie gilt als eine vorläufige, er kann ihn zurückgeben sofort (weil ihm der Inhalt nicht zusagt) oder nachdem er das Gut gesehen. Hieraus ergiebt sich, daß das Entgegennehmen des Gutes und des Frachtbriefes, mit dem Willen sich über das Behalten oder Zurückgeben zu entschließen, selbst wenn beides und gleichzeitig geschieht, noch nicht eine zur Zahlung verpflichtende Annahme ist. Nur eine solche Annahme ist dieser Art, welche mit dem Willen sich zu verpflichten geschieht, daher nicht eine solche, welche unter einer Verwahrung (einem Vorbehalt, einem Protest) nemlich der Erklärung, sich nicht verpflichten zu wollen, geschieht. Es ist aber jede Annahme des Gutes und des Frachtbriefes, mögen beide gleichzeitig oder successive angenommen sein, als eine mit dem Zahlungswillen geschehene anzusehen, wenn nicht aus einer Erklärung oder aus den Umständen das Gegentheil sich ergiebt [4].

zahlen müssen? Bejahet vom ROHG Entsch. Bd 20. S. 409—411. Allein da die Annahme überhaupt in des Destinatars Belieben steht dem Frachtführer gegenüber, so kann von „Verzug" in der Annahme dem Frachtführer gegenüber nicht die Rede sein. Dem Absender gegenüber kann aber der Destinatar zur rechtzeitigen Annahme verpflichtet sein und in Verzug kommen.

4) Dies ist der Sinn von Art. 406. Durch Annahme des Guts und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Maaßgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

§ 37.

Die Rechte des Destinatars.

Die Rechte des Destinatars, so lange das Gut noch unterwegs ist, sind in § 15 dargestellt.

Im Übrigen[1] sind folgende Fälle zu unterscheiden, wenn man sich zunächst durch die (aber irreführenden) Worte des Art. 405 „Nach Ankunft des Frachtführers am Bestimmungsort" leiten lassen will, und also immer von der Ankunft und natürlich auch Nichtankunft des Frachtführers reden will.

I. Wenn der Frachtführer mit dem Gut am Bestimmungsort angekommen ist, m. a. W. nach Ankunft des Frachtführers und des Gutes am Bestimmungsort, ist der Destinatar berechtigt, die durch den Frachtvertrag gegen den Frachtführer begründeten Rechte, soweit sie aus dem Frachtbrief ersichtlich sind (nicht weiter) gegen den Frachtführer geltend zu machen, insbesondere die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes von ihm zu erlangen. Und zwar ist er berechtigt, alle diese Rechte in eigenem Namen geltend zu machen, also sie als seine urspünglich eigenen zu behandeln, und zwar nicht nur dann, wenn es sein Interesse ist, welchem diese Rechte entsprechen, sondern auch dann wenn dies ein fremdes Interesse ist, also das des Absenders oder eines Dritten. Er ist dem Frachtführer gegenüber dazu berechtigt, aber

1) Art. 405. Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung ist der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, daß er hiebei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefs und Auslieferung des Guts zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Maaßgabe des Art. 402. noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

nicht verpflichtet; andern Personen, so namentlich dem Absender gegenüber kann er dazu verpflichtet sein. Die Geltendmachung der Rechte in eigenem Namen kann nicht nur dahin führen, daß Einreden wegfallen, welche zulässig gewesen, wenn er die Rechte als Rechte des Absenders also in dessen Namen geltend gemacht hätte, sondern auch dahin, daß das Interesse an der rechtzeitigen oder sonst gehörigen Ablieferung nach seiner Person bemessen wird, wenn er bei dem Transport interessirt ist[2].

II. Wenn der Frachtführer am Bestimmungsort angekommen ist, aber ohne das Gut, so ändert der letztere Umstand, durch welchen ihm die Möglichkeit der Ablieferung fehlt, nichts an den Rechten des Destinatars. Es gilt alles unter I Gesagte. Denn die Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ist keineswegs Voraussetzung für die Rechte des Destinatars aus dem Frachtvertrag[3]. Der Destinatar hat auch die Rechte wegen Verlust des Frachtgutes.

III. Wenn der Frachtführer gar nicht am Bestimmungsort angekommen ist, so fehlt es nach dem Wortlaut des Art. 405 an der Voraussetzung für die Rechte des Destinatars aus dem Frachtvertrag. Allein auch in diesem Fall sind diese Rechte da, woraus, wenn dies richtig ist, allerdings folgt, daß jene Worte nach dem wahren Sinn des Artikels zu streichen sind. Denn man mag sie deuten, wie man will, so substituirt man ihnen immer Umstände, von welchen vernünftigerweise durchaus nicht abzusehen ist, weshalb sie die Voraussetzung für die Rechte des Destinatars aus dem Frachtvertrag sein sollen. Unter jenen Worten ist nicht zu verstehen die Ankunft des Gutes

2) Vgl. die schlagende Erörterung in den Entsch. des ROHG Bd 4. S. 359—362.

3) Prot. S. 5099. 5100.

am Bestimmungsort, auch nicht die Ankunft des Frachtführers am Bestimmungsort aus irgend einem Grunde, auch nicht die Ankunft des Wagens, in welchem sich das Gut befinden müßte (z. B. in welchem das mitverladene Gut sich befindet). Dies Alles kann nur bedeutend sein um den Zeitpunkt zu fixiren, von wann an dem Destinatar die Rechte zustehen sollen. Auf einen solchen Zeitpunkt deuten offenbar jene Worte. Allein jener Zeitpunkt ist ohnehin fixirt und jene Worte geben ihn unrichtig an. Sie können richtig nur so verstanden werden: von der Zeit an, wo das Gut am Bestimmungsort angekommen ist oder hat ankommen sollen, ist der Destinatar berechtigt, u. s. w. Da jene Worte dies nicht im geringsten sagen sondern etwas Anderes und gänzlich Unrichtiges, so hätten sie wegbleiben sollen[4].

IV. Von wann an kann der Destinatar die ihm zustehenden Rechte geltend machen? Dem Destinatar stehen „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte, wie sie der Frachtbrief ergiebt", zu[5]. Den Worten nach alle diese Rechte. Gemeint sind aber nur alle Rechte auf diejenigen Handlungen des Frachtführers, welche dem Destinatar gegenüber vorgenommen werden sollen, also das Recht auf die nach Ort und Zeit und Gegenstand gehörige

4) Wie wenig zutreffend die Worte sind, ergiebt sich, wenn man folgenden Fall denkt. Der Frachtführer thut durchaus gar nichts zur Ausführung des übernommenen Transportes, sondern bleibt ruhig zu Hause. Nachdem die Lieferungszeit verflossen, wird er an seinem Wohnort vom Destinatar belangt auf Ersatz des Schadens wegen Nichtablieferung. Daß der Destinatar nicht eher berechtigt ist zu dieser Klage als nach Ablauf der Lieferungszeit, drückt der Artikel so aus: „Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung" ist der Destinatar berechtigt u. s. w.

5) Art. 405.

Lieferung und folgeweise die Rechte wegen (gänzlichen und theilweisen) Verlustes und wegen Beschädigung des Gutes und wegen Versäumung der Lieferungszeit. Danach können die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte des Destinatars erst von der Zeit an geltend gemacht werden, wo das Gut am Bestimmungsort angekommen ist oder hat ankommen sollen. Daß er nicht vor der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, mag auch das Gut schon unterwegs sein, also an keinem andern Ort die Auslieferung verlangen kann, ist auch ausdrücklich gesagt worden[6]. Von der Zeit an, wo das Gut am Bestimmungsort angekommen ist (nach Ankunft des Gutes), kann er sofort die Auslieferung verlangen, wenn die Ankunft rechtzeitig oder verspätet ist, und auch sofort das Recht wegen Beschädigung des Gutes geltend machen; wenn die Ankunft vorzeitig ist, so muß er warten, bis die bedungene oder übliche Ablieferungszeit eingetreten ist. Von der Zeit an, wo das nicht angekommene Gut hat ankommen sollen, kann er sofort die Rechte wegen Verlust und wegen Versäumung der Lieferungszeit geltend machen.

V. Übrigens kann der Destinatar die erwähnten durch den Frachtvertrag begründeten Rechte nicht anders geltend machen, als gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt, also der aus dem Frachtbrief ersichtlichen Gegenleistungen[7].

§ 38.

Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht.

Durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht[1],

6) Art. 404. 7) Art. 405.

1) HGB Art. 408 Satz 1. „Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer." Die Eisenbahnen haben auch diesen Satz kraft des Reglements als

und zwar Bezahlung nach beendigtem Transport[2], erlischt[3] jegliche **Forderung aus dem Frachtvertrag** gegen den Frachtführer, sowohl die des Empfängers als auch die des Absenders. Durch Vertrag kann natürlich die Wirkung des Rechtssatzes ausgeschlossen werden[4]. Insbesondere erlischt also die Forderung wegen verspäteter Ablieferung, wegen Minderung, wegen Beschädigung. Dies gilt aber nur von solcher Minderung und Beschädigung, welche der Empfänger bei der Ablieferung bereits kannte

einen vereinbarten, aber mit einem Zusatz zu ihrem Vortheil, welcher ungültig ist, und in Betreff des Erlöschens der Ansprüche wegen verspäteter Ablieferung mit einem sie benachtheiligenden Zusatz, welcher gültig ist. Vgl. unten § 80.

2) Daß eine solche Zahlung zu verstehen ist, also der Art. 408 nicht Anwendung leidet auf den Fall einer Francosendung ist erörtert in den Entscheidungen des ROHG Bd 13. S. 414—417.

3) Das Erlöschen ist nicht Folge eines in diesen Umständen zu findenden Verzichtes, einer Approbation des Transportes, sondern ist Folge einfach dieses Rechtssatzes. Etwas ganz Anderes ist ein wirklicher Verzichtwille.

4) Von der Wirkung eines **Vorbehaltes** (einer Verwahrung, eines Protestes), nemlich der Erklärung, daß ein Anspruch nicht erlöschen solle, wird behauptet: ein einseitiger Vorbehalt sei wirkungslos. (So auch ROHG Entsch. Bd 1. S. 180. 181, wo auch Literatur angeführt ist.) Der Satz ist dunkel, denn es giebt keine andern Vorbehalte als einseitige. Eine **hinterherige** Erklärung ist allerdings **wirkungslos**, ist aber kein Vorbehalt. Ein Vorbehalt ist eine vorausgehende oder gleichzeitige Erklärung. Ein **zurückgewiesener** Vorbehalt ist wirkungslos. Ein **nicht** zurückgewiesener Vorbehalt führt zu einem **Vertrag**, denn die Erklärung wird dadurch, daß sie nicht zurückgewiesen sondern die unter derselben offerirte Zahlung angenommen wird, acceptirt. Die Annahme und Zahlung **unter Protest ohne Gegenprotest** ist **nicht** eine Annahme im Sinn des Gesetzes, welches eben eine Nichterklärung voraussetzt.

oder hätte erkennen müssen. Denn ausgenommen sind[5] die Forderungen wegen solchen Verlustes d. h. hier Minderung und solcher Beschädigung, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind[6]. Diese erlöschen nicht schon sofort durch jene beiden Umstände. Das Erlöschen kann dadurch abgewandt werden, daß die Feststellung der Minderung oder der Beschädigung sofort (ohne Verzug) nach der Entdeckung nachgesucht wird. Da die später entdeckte Minderung oder Beschädigung auch später entstanden sein kann, so kommt es auf die Beweislast an. Der Frachtführer haftet nur dann, bedarf also erst dann des Befreiungsbeweises, wenn gegen ihn der Beweis geführt ist, daß die Minderung oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

§ 39.

Pfandrecht des Frachtführers.

Dem Frachtführer haftet „wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Frachtgelder und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und

5) Art. 408 Satz 2. Nur wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

6) Da dieser Zusatz in Art. 428 gemacht worden ist, so durfte er um so weniger in Art. 408 fehlen. Es ist aber nur eine Inelegranz. Daß er hinzuzudenken ist, ergiebt sich daraus, daß die Entdeckung, von welcher im Verlauf die Rede ist, offenbar als eine nach der Ablieferung geschehene gedacht worden ist. Aus diesem Grunde hätte er auch in Art. 428 fehlen dürfen.

anderer Auslagen" das Frachtgut[1]. Das heißt: er hat an dem Frachtgut ein Retentionsrecht und auch ein Pfandrecht, nemlich das Recht auf den Verkauf zum Zweck seiner Befriedigung. Das Pfandrecht des Frachtführers ist bedingt durch seinen Besitz, jedoch mit einer Erweiterung[2].

1) Art. 409 und Art. 412.

Art. 409. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder, und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theils desselben veranlassen (Art. 407.).

Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Art. 412. Wenn der Frachtführer das Gut ohne Bezahlung abliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, so wird er, sowie die vorhergehenden Frachtführer und die Spediteure, des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.

2) Das Pfandrecht besteht nur so lange, als der Frachtführer das Gut besitzt, jedoch mit der einen Erweiterung, daß der Besitz des Destinatars noch dem Besitz des Frachtführers gleichstehen soll, als ob jener so lange im Namen von diesem besitze, bis dieser befriedigt ist. Durch die vertrauensvolle Ablieferung soll nicht das Pfandrecht des Frachtführers erlöschen, wenn der Destinatar das Gut noch hat. Der Frachtführer soll aber den Credit nur kurze Zeit gewähren. Da er binnen drei Tagen die ersten gerichtlichen Schritte zur Geltendmachung des Pfandrechts bereits gethan haben muß, so wird er wohl schon binnen 24 Stunden nach der Ablieferung auf die Zahlung sehr ernstlich dringen; der Destinatar wird vor der gerichtlichen Geltendmachung das Gut schwerlich weggeben, da er fürchten wird, dadurch straffällig zu werden, viel weniger nach derselben. Somit ist die Abweichung vom früheren Recht, nach welchem der Frachtführer durch die Ab-

I. Vor der Ablieferung können beide Rechte bedeutend werden, denn er ist zwar verpflichtet zur Ablieferung, aber nicht anders als gegen Befriedigung wegen seiner aus dem Frachtbrief ersichtlichen Rechte[3], so daß er also bis dahin das Frachtgut retiniren d. h. die Ablieferung verweigern darf, diese Weigerung, also die Retention, setzt gar nicht den Besitz voraus[4]; das Pfandrecht kann vor der Ablieferung bedeutend werden, weil er auch ohne abgeliefert zu haben wegen seiner aus dem Frachtbrief ersichtlichen Rechte sich durch Verkauf des Gutes Befriedigung verschaffen darf, so in den Fällen des Art. 407, daß der bezeichnete Empfänger nicht auszumitteln ist, daß er die Annahme des Gutes verweigert, daß Streit über die Annahme oder den Zustand des Gutes entsteht. Das Pfandrecht ist, wenn er den Besitz des Frachtgutes nicht hat, insofern unerheblich, als es, ohne zur Stelle zu sein, nicht öffentlich verkauft werden kann.

II. Nach der Ablieferung kann nur noch das Pfandrecht bedeutend werden. Es wird bedeutend, wenn er das Gut ohne Bezahlung abliefert (Art. 412), d. h. ohne wegen seiner aus dem Frachtbrief ersichtlichen Rechte vollständig befriedigt zu sein. Das Pfandrecht soll trotz der Ablieferung (gegen das frühere Recht) fortdauern, aber nur unter der doppelten Voraussetzung, daß „der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich

lieferung sein Pfandrecht und seinen Regreß verlor (weshalb er vor erhaltener Zahlung nicht ablieferte), nicht so gefährlich, wie es auf den ersten Anblick erscheint.

3) „gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie sie der Frachtbrief ergiebt“ sagt Art. 405.

4) Für die Möglichkeit der Ablieferung ist der Besitz allerdings Voraussetzung; um sie beschaffen zu können, muß er das Gut herbeischaffen, wenn er es nicht hat.

geltend macht und überdies das Gut noch bei dem Empfänger sich befindet oder bei einem solchen Dritten, welcher es für den Empfänger besitzt".

1. Das Pfandrecht ist also erloschen, wenn er es nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend gemacht hat. Da es an ihm liegt, daß er dies nicht thut, so verliert er überdies die Rechte gegen seine Vormänner, welche er gehabt haben würde, wenn er es gerichtlich geltend gemacht hätte aber ohne Erfolg, „den Rückgriff". Hieraus folgt: von seinen Vormännern bedarf keiner seiner Rechte gegen seine Vormänner, weil keiner von seinem Nachmann in Anspruch genommen wird. Die Vormänner sind frühere Frachtführer, Spediteure, und der Absender. Der Frachtführer, welchem also durch eigene Schuld sein Pfandrecht und sein Regreß fehlt, hat kein weiteres Recht, als den persönlichen Anspruch gegen den Destinatar[5], dessen Inhalt verschieden ist, jenachdem dieser außer dem Gut auch den Frachtbrief angenommen hat oder nicht[6].

2. Das Pfandrecht ist ferner erloschen, wenn das Gut nicht mehr in der Detention und auch nicht im Besitz des Destinatars ist, gleichviel aus welchem Grunde nicht[7]. Es kann also nur geltend gemacht werden gegen den besitzenden Destinatar, welcher verurtheilt wird das Gut zum Zweck des Verkaufes herauszugeben.

3. Das Pfandrecht ist zwar erloschen, aber nicht durch Schuld des Frachtführers, wenn dieser es binnen der drei Tage geltend gemacht hat, das Gut aber nicht mehr in der Detention und auch nicht im Besitz des Destinatars ist. Dann besteht der Regreß des Frachtführers

5) So Art. 412 letzter Satz: „Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.".

6) Art. 406. 7) Art. 409.

gegen seinen Vormann, und jedes Vormannes gegen seinen Vormann; es leidet durch die Bestimmung, daß der Frachtführer ohne Bezahlung das Gut abliefern darf und dennoch seinen Regreß behält, wenn er nur binnen drei Tagen das Pfandrecht gerichtlich geltend macht, der Absender, welcher diese Bestimmung einen bösen Rechtssatz und mit Recht nennen wird. Der Absender muß die Nachnahme wieder herausgeben und hat die Sicherheit in dem Frachtgut verloren; wenn er, ohne vorweg befriedigt zu sein, den Frachtführer beauftragte einzucassiren, also die Nachnahme nur notirt also creditirt ist, so hat er die Sicherheit in dem Frachtgut verloren.

4. Der Verkauf muß öffentlich geschehen, und auf Verfügung des Gerichtes, welches die Gegenpartei zu hören hat, wenn sie am Ort anwesend ist[8].

§ 40.

Mehrere Forderungen und Pfandrechte.

Das Frachtgut kann vom Abgangsort nach dem Bestimmungsort transportirt werden durch die Vermittelung mehrerer Personen, eines Frachtführers und eines Spediteurs oder mehrerer Frachtführer und mehrerer Spediteure[1]. Jeder Frachtführer und jeder Spediteur hat Forderungen

8) Art. 407 und 409.

1) Art. 410. Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Der vorhergehende Frachtführer, welcher von dem nachfolgenden befriedigt ist, überträgt auf diesen von Rechtswegen seine Forderung und sein Pfandrecht.

In gleicher Art wird die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den Frachtführer übertragen.

Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange, als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

resp. aus dem Frachtvertrag und aus dem Speditionsvertrag, und hat Sicherheit wegen derselben durch sein Pfandrecht an dem Frachtgut. Für das Folgende kommen nur diejenigen Forderungen dieser Personen in Betracht, welche aus dem Frachtbrief ersichtlich sind. Daher ist zu denken ein einziger durchgehender Frachtbrief, auf Grund von welchem der ganze Transport geschieht, oder wenn mehrere Frachtbriefe ausgestellt sind, daß sie sämmtlich immer dem folgenden Frachtführer oder Spediteur übergeben sind, so daß sie sämmtlich in den Händen des letzten Frachtführers sich befinden. Der letzte Frachtführer ist verpflichtet, bei der Ablieferung des Gutes die aus dem Frachtbrief ersichtlichen Forderungen der vorhergehenden Frachtführer und Spediteure einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben. In der Person des letzten Frachtführers kommen somit mehrere Forderungen und Pfandrechte zusammen. Aus eigenem Recht hat er eine Forderung wegen der Fracht und der Auslagen für seinen Transport, und deshalb auch ein eigenes Pfandrecht. Er hat aber auch eine Forderung aus eigenem Recht und ein eigenes Pfandrecht wegen der von ihm bezahlten Nachnahmen[2], denn diese sind eine „Auslage“, die er gemacht hat, und die Forderung auf Ersatz derselben ist durch seinen Frachtvertrag begründet[3].

2) Das Pfandrecht des Frachtführers wegen Nachnahmen, die er bezahlt hat, ist nicht bedingt durch die Rechtmäßigkeit der Nachnahme; diese Rechtmäßigkeit zu prüfen ist er nicht verpflichtet. So auch ROHG Bd 20. S. 190. Laband in Goldschmidt Ztschr. Bd 9. S. 463. 464. 467. 468.

3) Denn sein Vormann, sei dieser nun Spediteur oder Frachtführer, hat mit ihm so abgeschlossen: Du verpflichtest Dich, mir dieses Gut, welches ich Dir einliefere, nach dem Ort Z zu transportiren und an Herrn Z abzuliefern, wofür ich Dir 10 schulde;

Wenn er aber gar nicht gezahlt hat die Summen, welche als Nachnahme auf dem Frachtbrief notirt sind, sondern er nur sich verpflichtet hat, sie einzucassiren und dann auszuantworten, dann hat er kein Pfandrecht und nun wird es bedeutend, daß ihm die Pfandrechte seiner Vormänner zustehen.

§ 41.

Unanfechtbarkeit und Rangordnung der Pfandrechte.

I. Unanfechtbarkeit. Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers steht einem durch Vertrag erworbenen insofern gleich, daß die Bestimmungen über ein solches, welche der Art. 306 hat, auf dasselbe Anwendung leiden sollen[1]. Es ist also hinsichtlich dieser Bestimmungen zu behandeln, als ob es durch Vertrag erworben wäre. Hieraus folgt: Wenn der Absender ein Kaufmann ist und als solcher (in seinem Handelsbetrieb) das Gut dem Frachtführer übergiebt und der Frachtführer redlicher Pfandnehmer ist, so kann ein früher begründetes Eigenthum, Pfandrecht oder sonstiges dingliches Recht zum Nachtheil des Frachtführers oder seines Rechtsnachfolgers nicht geltend gemacht werden[2]. Diese Unanfechtbarkeit des Pfandrechts ist meistens vorhanden. Denn in den meisten Fällen ist der Absender Kaufmann (eigentlicher Kaufmann, Fabrikant, veräußernder Handwerker, Commissionär, Spediteur, Frachtführer, Bankier); und entweder in Wirklichkeit oder kraft gesetzlicher Vermuthung, welche selten entkräftet werden kann, sind die

ferner aber zahlst Du mir 100, die ich von Z wenn auch nicht zu fordern doch einzucassiren habe, und verpflichtest Dich diese 100 sammt den 10, die Du von mir zu fordern hast, von Z einzucassiren. Der Frachtführer hat also ein eigenes Pfandrecht und bedarf also der Pfandrechte seiner Vormänner gar nicht.

1) Art. 306 vorletzter Satz. 2) Art. 306 vierter Satz.

Kaufleute als solche die Absender und sind die Frachtführer redliche Pfandnehmer.

II. Rangordnung. Die Rangordnung der Pfandrechte wird insbesondere dann bedeutend, wenn auf Antrag des letzten Frachtführers das Frachtgut öffentlich verkauft ist und es sich dann um die Vertheilung des Erlöses handelt. Da der letzte Frachtführer die sämmtlichen Pfandrechte sämmtlicher Vormänner auszuüben hat oder sie auf ihn übergegangen sind, so ist es immer der letzte Frachtführer, welcher das Gut zum Verkauf zu bringen dem Gericht gegenüber legitimirt[3] und den Vormännern gegenüber berechtigt und verpflichtet ist. Den Vorrang[4] vor allen übrigen[5] Pfandrechten an demselben Gut haben die Pfandrechte der Frachtführer und die der Spediteure, mit Ausnahme der Pfandrechte der Spediteure für Vorschüsse; unter diesen Pfandrechten geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; sodann folgen die Pfandrechte der Commissionäre und die der Spediteure wegen Vorschüsse, unter diesen Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

3) Art. 407 vorletzter Satz.

4) Art. 411. Wenn auf demselben Gute zwei oder mehrere gemäß den Artikeln 374. 382. und 409. begründete Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht des Kommissionairs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

5) Es heißt gleichlautend vom Frachtführer und vom Spediteur und vom Commissionär in den Artikeln 409 und 382 und 375, daß sie das Pfandrecht haben „auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse“ des Eigenthümers (Art. 409. 382), des Kommittenten (Art. 375).

Fünfte Abtheilung.

Der Ladeschein.

§ 42.

Der Ladeschein. Ausstellung. Inhalt. Copie.

1. Der Ladeschein[1]. „Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet"[2]. Des Guts das heißt des „geladenen"[3], daher eben der Name Ladeschein, also des zum Transport übernommenen Gutes. Er ist also ein Verpflichtungsschein des Frachtführers, welcher das Versprechen der Ablieferung[4] des zum Transport übernommenen Gutes enthält. Er enthält entweder ausdrücklich oder durch die Worte Ablieferung und Frachtführer (oder gleichbedeutende) das Bekenntniß, daß das Gut übernommen und zum Transport übernommen sei. Der Ladeschein ist für den Transport nicht zur See dasselbe, was das Connossement für den Seetransport ist. Vom Frachtbrief ist er wesentlich verschieden.

2. Verpflichtet zur Ausstellung eines Ladescheines ist der Frachtführer nicht schon aus dem Frachtvertrag sondern nur aus einem besondern dem Absender gegebenen Versprechen[5]. Der Ladeschein kann vom Frachtführer selber, also in eigenem Namen, oder kann in des Frachtführers

1) Art. 413—419.

2) Art. 413. Satz 2. Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet.

3) Art. 414 Ziffer 1.

4) Dieser Ausdruck ist gebraucht Art. 414 Ziffer 4. 5. Art. 416. 417. 418.

5) Art. 413. Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt.

Namen von einer andern Person (also in fremdem Namen) ausgestellt sein[6].

3. Wenn über den Inhalt des Ladescheins nichts vereinbart ist, so kann der Absender den Inhalt verlangen, welchen der Art. 414 angiebt[7]. Ein Ladeschein, welcher nicht alle diese Punkte enthält, ist nicht ungültig[8], aber vielleicht weniger brauchbar. Zur Brauchbarkeit gehört nothwendig die Angabe, was und von wem und an wen und wo abgeliefert werden soll, und wenn gegen Frachtvergütung, die Angabe des Betrages der Fracht; denn wenn von diesen Angaben eine fehlt, so kann nicht der Ladeschein allein entscheidend sein für das Rechtsverhältniß zwischen dem Frachtführer und dem Destinatar. Nicht wesentlich ist für die Brauchbarkeit die Angabe des Absenders (ausgenommen wenn der Ladeschein lediglich an Ordre lautet), auch nicht das Ortsdatum und das Zeitdatum, auch nicht die Angabe der Beschaffenheit der Güter, des Wohnortes des Frachtführers, die Angabe daß ohne

6) Ob der Aussteller des Ladescheines in eigenem oder in fremdem Namen (im Fall des ROHG im Namen des Befrachtungsvereines) den Ladeschein ausgestellt hat, ist eben aus dem Ladeschein zu entnehmen; jene Frage ist allgemeiner Natur. ROHG Entsch. Bd 17. S. 98—102.

7) Art. 414. Der Ladeschein enthält:

1) die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;

2) den Namen und Wohnort des Frachtführers;

3) den Namen des Absenders;

4) den Namen desjenigen, an den oder an dessen Ordre das Gut abgeliefert werden soll. Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Order gestellt ist;

5) den Ort der Ablieferung;

6) die Bestimmung in Ansehung der Fracht;

7) den Ort und Tag der Ausstellung.

8) So auch ROHG Bd 17. S. 97.

Frachtvergütung geliefert werden solle. Aber verlangt werden kann dies Alles, so daß also ein Ladeschein, dem eine dieser Angaben fehlt, als unvollständig zurückgewiesen werden darf. Der Absender kann ferner verlangen, daß der Ladeschein vom Frachtführer unterzeichnet sei[9], mit seinem Namen oder eventuell einem Namenszeichen. Der Ladeschein kann den Namen des Destinatars enthalten mit oder ohne den Zusatz an Ordre. Er kann auch lediglich an Ordre lauten, dann ist er zu verstehen, als ob er laute an den Absender oder dessen Ordre[10]. In dem Fall, daß er das Wort Ordre enthält, ist er indossabel[11].

4. Der Frachtführer kann vom Absender eine gleichlautende Copie des Ladescheines verlangen, welche vom Absender unterzeichnet ist, mit seinem Namen oder eventuell einem Namenszeichen[12].

§ 43.

Natur des Ladescheins.

Der Ladeschein enthält nicht ein dem Summenversprechen insofern vergleichbares Versprechen einer Species, daß es ohne causa wäre, sondern enthält ein Schuldversprechen, dessen causa ein Frachtvertrag ist. Denn der Frachtführer verpflichtet sich auch in dem Ladeschein nur als Frachtführer, er verspricht weder ohne causa noch auf Grund einer Schenkung, eines Verkaufes, u. s. w. Es ist eine zweifache Auffassung möglich. Entweder er verspricht auf Grund des zwischen ihm und dem Absender geschlossenen Frachtvertrages, aber in einem beschränkteren

9) Art. 414 vorletzter Satz. Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

10) Art. 414 Ziff. 4. 11) Art. 302.

12) Art. 414 letzter Satz. Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen.

Inhalt, indem nur der Inhalt des Ladescheines entscheidend ist, er verspricht dann die Ablieferung, zu welcher er aus diesem Vertrag verpflichtet ist, dem legitimirten Inhaber des Ladescheines, es ist wie bei einer Delegation und einem constitutum. *Oder* er schließt mit dem legitimirten Inhaber des Ladescheines einen Frachtvertrag mit dem Inhalt wie ihn der Ladeschein angiebt ab, dann hat er zwei Frachtverträge geschlossen, einen mit dem Absender, welcher durch den Frachtbrief bewiesen ist, und einen mit dem legitimirten Inhaber des Ladescheines, welcher durch den Ladeschein bewiesen ist; wenn dies der Absender selber ist (der Ladeschein lautet schlechtweg an Ordre), so hat er mit dem Absender zwei Verträge geschlossen. Die *erstere* Auffassung möchte die *richtigere* sein.

§ 44.

Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein.

Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein.

1. Inhalt. Für den Inhalt der Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein ist lediglich der Inhalt des Ladescheines bestimmend[1,2]. Der zwischen dem Absender und Frachtführer geschlossene Frachtvertrag ist die Veranlassung der Ausstellung des Ladescheines, aber auch nur die Veranlassung, sein Inhalt als solcher ist nicht im

1) Art. 415 erster Satz. Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts; die nicht in demselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

2) So auch ROHG Bd 17. S. 98. Mithin ist die Qualität des abgelieferten Gutes die gehörige, wenn sie derjenigen Probe entspricht, welche der Ladeschein als maaßgebend bezeichnet. Hieher gehört der Fall des ROHG Entsch. Bd 8. S. 410—418 „laut versiegelter Scheffelprobe."

Geringsten bestimmend für die Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein. Hierfür sind die Bestimmungen des Frachtvertrages nur soweit bestimmend, als sie in den Ladeschein aufgenommen sind oder auf sie ausdrücklich Bezug genommen[3] ist, also nur soweit als sie durch Aufnahme oder Bezugnahme Inhalt des Ladescheines geworden sind[4].

2. Der Gläubiger. Der Ladeschein enthält ein vom Frachtführer gegebenes Versprechen der Ablieferung nach dem Inhalt des Ladescheins; also auch der Ablieferung an die im Ladeschein dahin bezeichnete Person, daß an sie abgeliefert werden solle. Diese Person, welcher also die Ablieferung an sie versprochen wird, kann mit Namen bezeichnet sein ohne oder mit dem Zusatz an Ordre. Wenn der Ladeschein ohne Namen schlechthin an Ordre lautet, so ist dem Absender oder dessen Ordre versprochen. Wenn der Ladeschein an Ordre lautet, schlechthin oder durch Anschluß an einen Namen, so gehen die Rechte aus dem Ladeschein über durch Indossament[5]. Der Gläubiger kraft des Ladescheines, der erste oder ein Indossatar, hat ein Recht aus dem Ladeschein auf die Ablieferung nach dem Inhalt desselben. Er ist nicht bloß legitimirt zum Empfang des Gutes[6], so daß an ihn der Frachtführer gültig ab-

3) Art. 415 zweiter Satz. Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maaßgebend.

4) Z. B. „Fracht laut Frachtbrief."

5) Art. 417. Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

6) Nur dies sagt Art. 417. Damit ist die Hauptsache nicht hervorgehoben, daß er nemlich berechtigt ist zu fordern die Ablieferung. Dies folgt aus Art. 413. 414. 416.

liefert, d. h. mit der Wirkung, den Frachtvertrag erfüllt zu haben, also seiner Verpflichtung gegen den Absender genügt zu haben; sondern er ist berechtigt zu fordern, er ist Gläubiger und zwar aus ursprünglich eigenem Recht. Das Interesse an der rechtzeitigen und sonst gehörigen Ablieferung kann ein sehr verschiedenes sein je nach der Person des Gläubigers. Da diese bei Ladescheinen an Ordre nicht durch den Willen des Frachtführers bestimmt wird, so ergiebt er sich bei solchen einer unübersehbaren Haftpflicht. Dies wird übrigens für den Fall verspäteter Ablieferung nur, wenn sie verschuldet ist, und für den Fall von Verlust und Beschädigung nur, wenn bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, bedeutend[7].

3. Gegenleistung des Gläubigers. Der Frachtführer ist auf Grund eines Ladescheines zur Ablieferung des Gutes nicht anders verpflichtet, als gegen Rückgabe des Ladescheines, auf welchem die geschehene Ablieferung bescheinigt ist[8]. Der zurückzugebende Ladeschein muß also einen gehörigen Empfangsschein des Empfängers enthalten. Dazu genügt nicht das Wort „empfangen" oder „abgeliefert" oder ein gleichbedeutendes, sondern es ist überdies erforderlich aber auch genügend die Namensunterschrift des Empfängers und die Angabe des Ortes und der Zeit der Ablieferung. Der Frachtführer kommt nicht in Verzug, wenn er die Ablieferung so lange zurückhält, bis der Empfänger einen gehörigen Empfangsschein auf dem Ladeschein ausgestellt hat.

7) Art. 397. 396.

8) Art. 418. Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist, verpflichtet.

§ 45.

Anderweitige Verpflichtungen und Rechte des Frachtführers.

1. Einwirkung der Verpflichtung des Frachtführers aus dem Ladeschein auf die aus dem Frachtvertrag. Aus dem Umstand, daß der Frachtführer mit Willen des Absenders vermittelst des Ladescheines ein selbständiges Ablieferungsversprechen dem Destinatar zu dessen eigenem Recht gegeben hat, folgt, daß er seiner Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag gegen den Absender soweit enthoben ist, als dieselben neben seiner Verpflichtung aus dem Ladeschein nicht bestehen können. Er kann sich zur Befreiung von seiner Verpflichtung aus dem Ladeschein dem Destinatar gegenüber nicht berufen auf jene Verpflichtungen, daß er sie zu erfüllen oder sie erfüllt habe[1]. Wohl aber kann er sich zur Befreiung von jenen Verpflichtungen auf seine damit unvereinbare Verpflichtung aus dem Ladeschein berufen[2]. Der hieher gehörende Hauptfall[3] ist, daß er der Forderung des Absenders, das Frachtgut wieder zurückzuliefern oder an eine andere Person als die durch den Ladeschein forderungsberechtigte abzuliefern, nicht zu entsprechen verpflichtet ist, sondern sich derselben durch Berufung auf seine Verpflichtung aus dem Ladescheine entziehen kann. Für diese Berufung kann bedeutend werden, daß er eine Copie des Ladescheins hat. Diese Berufung kann dadurch beseitigt werden, daß ihm der Ladeschein vom

1) Art. 416 Satz 2. 2) Art. 416 Satz 1.

3) Er ist hervorgehoben Art. 416. Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet.

Absender zurückgegeben wird[4], und zwar in sämmtlichen Exemplaren, welche ausgestellt sind[5], auch dadurch daß der im Ladeschein bezeichnete Destinatar in diese Abweichung vom Inhalt des Ladescheines einwilligt[6], vorausgesetzt daß der Ladeschein nicht an Ordre lautet, denn in diesem Fall schützt diese Einwilligung auch gegenüber einem spätern Inhaber des Ladescheines, da dieser nicht aus eigenem Recht berechtigt sondern entweder Cessionar oder Mandatar zum Empfang ist.

2. Verpflichtungen und Rechte des Frachtführers, soweit sie weder durch den Ladeschein noch durch Gesetz bestimmt sind. „Im Übrigen", d. h. soweit nicht die Artikel 413 bis 418 eingreifen, d. h. also, da diese theils auf Vereinbarungen verweisen theils Rechtssätze enthalten, soweit nicht durch den Ladeschein hervorgerufene Vereinbarungen und Rechtssätze entgegenstehen, kommen die übrigen Vereinbarungen und Rechtssätze über die Verpflichtungen und Rechte des Frachtführers zur Anwendung[7], es mögen diese übrigen Bestimmungen das Rechtsverhältniß des Frachtführers zum Destinatar oder zum Absender betreffen. Diese anwendbar gebliebenen Bestimmungen kommen also „auch in dem Fall zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist"[8]. Es können, auch wenn ein Ladeschein ausge-

4) Art. 416 Satz 1. Übrigens ist der Frachtführer nicht verpflichtet, wenn er auch dazu berechtigt sein mag, die Rechte des Destinatars in Betreff des Frachtbriefes, der ihm wider Willen abhanden gekommen sein kann, zu wahren.

5) 6) Vgl. Art. 661.

7) Art. 419. Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist. Protocolle S. 850. 862.

8) „Im Übrigen" d. h. soweit sie anwendbar geblieben sind. Mit dieser Einschränkung ist zu verstehen der letzte Satz des Art. 415,

stellt ist, zur Anwendung kommen die Artikel 391 bis 401 und 406 bis 412; dahingegen sind die Artikel 402 bis 405 gar nicht oder nur unter besondern Voraussetzungen anwendbar[9 10].

welcher zu allgemein lautet: „Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maaßgebend." Man denke z. B. an Art. 416; über die spätern Anweisungen kann ja im Frachtvertrag vereinbart sein.

9) Vgl. z. B. Art. 416. Es ist zu beachten, ob der Ladeschein an Ordre lautet oder nicht.

10) Über die Anwendbarkeit der Rechtssätze vom Connossement auf den Ladeschein findet sich Literatur in den Entscheidungen des ROHG Bd 8. S. 414 Note. Vgl. auch Eger S. 31.

Zweiter Abschnitt.
Die Eisenbahnen.

---

§ 46.
Literatur.

Knies die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. 1853. — Beschorner das deutsche Eisenbahnrecht mit besonderer Berücksichtigung des Actien- und Expropriationsrechtes. 1858. — Kompe der Entwurf eines ADHG in seinem Verhältniß zum deutschen Post- und Eisenbahntransportrechte. 1859. — Röhrich die Eisenbahnen als Transportanstalten der Gegenwart. 1860. — Das deutsche Handelsgesetzbuch nnd die Eisenbahnen. 1860. (Die Vorrede ist unterzeichnet F. v. H.) — Koch Deutschlands Eisenbahnen. 1860. — Goldschmidt die Haftungspflicht der Eisenbahnverwaltungen im Güterverkehr. In Goldschmidt Ztschr. Bd 4. 1861. S. 569—660. — Koch das Frachtgeschäft der Eisenbahnen in Goldschmidt Ztschr. Bd 8. 1865. S. 401—485. Bd 10. 1866. S. 58—112. — Die Haftpflicht der Eisenbahnen . . . in England. (The law relating to Railway Accidents.) Von Henry Andrews Simon. Deutsch von M. M. Freih. von Weber. 1868. — Förstemann das preußische Eisenbahnrecht und die unter dessen Schutz entstandenen Eisenbahnunternehmungen. 1869. — F. Perrot die Eisenbahnreform. Rostock. (ohne Jahreszahl.) — Die Commentare von von Hahn (vgl. oben § 1), Anschütz und von Völderndorff, Puchelt. — Fick die schweizerischen Rechtseinheitsbestrebungen auf dem Gebiet des Eisenbahnrechts. Beilageheft zu Goldschmidt Ztschr. Bd 19. 1874. Besonders S. 49—145. — Endemann Handelsrecht. Aufl. 3. 1876. § 161. S. 755—769. — Keyßner Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch. 1878. S. 477—493. — Meili das Pfand- und Concurs-Recht der Eisenbahnen. 1879. — Oberstgerichtliche Entscheidungen

in Eisenbahnsachen (nach den Akten des k. k. Obersten Gerichtshofes) herausgegeben von Dr. M. Epstein. Wien 1879. — Wehrmann das Eisenbahnfrachtgeschäft nach Buch IV, Titel V des ADHG von 1861. Stuttgart 1880. — Ruckdeschel Commentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns Bestimmungen für den Güterverkehr Abschnitt I, III, IV. 1880. —

Georg Eger das Deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts. Ein Kommentar. Erster Band. 1879.

Die staatsrechtliche Seite des Eisenbahnwesens ist erörtert in Laband Staatsrecht des deutschen Reiches. Zweiter Band. 1878. § 72. Die Verwaltung des Eisenbahnwesens. S. 358—383.

Auf diese Erörterung wird hiermit ein für alle Mal verwiesen.

§ 47.

Das besondere Eisenbahnrecht.

Das besondere Eisenbahnrecht besteht in lauter öffentlichen, absoluten, nicht in s. g. privaten, d. h. dem Privatwillen nachgebenden, Privatrechtssätzen[1]. Die Eisenbahnunternehmer dürfen nicht Alles ausbedingen, was alle übrigen Frachtführer dürfen. Sie sind beschränkt durch Art. 423. Die Anwendung von manchen jener Rechtssätze darf aber in bestimmten Beziehungen durch Vereinbarung ausgeschlossen werden. Hieher gehören die ausnahmsweise statthaften Befreiungsverträge, kraft welcher nemlich die absolute Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer beschränkt werden darf.

1) Thöl Einleitung in d. d. Pr. R. § 44.

Erste Abtheilung.

Privatwillkür.

§ 48.

Localverkehr. Verbandverkehr. Vereinsverkehr.

Es ist zu unterscheiden 1. der Localverkehr; 2. der Verbandverkehr[1]; 3. der Vereinsverkehr[2]. Für jeden dieser Verkehre bestehen eigenthümliche Reglements, sogenannte Betriebsreglements[3]. Ein Transport auf unterschiedlichen, d. h. auf mehreren verschiedenen Eisenbahnunternehmern angehörenden, Eisenbahnen kann außer im Localverkehr auch im Verbandverkehr, und einem mehrfachen, und überdies im Vereinsverkehr stattfinden. Der Vereinsverkehr ist zu einem Theil internationaler Verkehr, er umfaßt nicht nur deutsche sondern auch außerdeutsche Eisenbahnen.

Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (vgl. den folgenden § 49), das deutsche Betriebsreglement, unterscheidet 1. Localverkehr; 2. Verbandverkehr; 3. Verkehr von Bahn zu Bahn[4]. Hiernach

1) Über den süddeutschen Verband vgl. Ruckdeschel S. 253—256.

2) Betriebs-Reglement des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Juli 1874. Dasselbe hat sodann Nachträge erhalten. Wehrmann S. 21. Ruckdeschel S. 241—252. 257—260. Eger Inhaltsverzeichniß S. V—XI.

3) Nach dem Ausdruck: Betriebs-Reglement wird man den privatrechtlichen Inhalt nicht erwarten. Vgl. auch Laband Staatsrecht Bd 2. S. 365—369.

4) Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands beginnt mit den Worten:

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands im

stellt es die drei Verkehre in einen Gegensatz, so daß jeder derselben dem Begriff nach die beiden andern ausschließt. In dem gleich darauf folgenden Satz schließt aber der Begriff Verbandverkehr den Verkehr von Bahn zu Bahn ein, so daß ein Gegensatz nur zwischen Localverkehr und Verbandverkehr besteht; denn die Worte „Bestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahn-Verbände" sollen erschöpfend alle Arten des Verkehrs begreifen; es soll hier durch den Ausdruck Eisenbahn-Verbände auf jeglichen Verkehr, welcher nicht ist Localverkehr, gedeutet werden, also auf das, was vorher mit den Worten Verbandverkehr und Verkehr von Bahn zu Bahn bezeichnet ist.

Dem durchgehenden Verkehr, nemlich dem Verkehr, welcher nicht lediglich Localverkehr ist, dienen zahlreiche Vereinbarungen zwischen verschiedenen Eisenbahnunternehmern über die gegenseitige Benutzung ihrer Wagen (Wagencartelle), wonach derselbe Wagen mit denselben Gütern innerhalb bestimmter vereinbarter Strecken fährt, so daß es also soweit keiner Umladung der Güter bedarf[5].

§ 49.

Die Reglements und die besondere Vereinbarung.

I. Das deutsche Betriebs-Reglement und die besondern Reglements für den Localverkehr, den Verbandverkehr, den Vereinsverkehr.

Lokal- und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn zur Anwendung.

Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

5) Hieher gehört der lehrreiche Fall des ROHG Entsch. Bd 10. S. 1—22.

Das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874[1], welches vom 1. Juli 1874 ab in Anwendung kommen soll und auch für Elsaß-Lothringen gilt, wir werden es nennen das deutsche Betriebs-Reglement, ist nicht Gesetz, da es nur vom Bundesrath beschlossen ist, diesem aber die gesetzgebende Gewalt für einen solchen privatrechtlichen Inhalt fehlt[2]. Die Gültigkeit des Inhaltes des deutschen Betriebs-Reglements ist demnach zu prüfen nach den Gesetzen, insbesondere den Reichsgesetzen, insbesondere also dem HGB. Die Prüfung ergiebt, daß das Reglement Bestimmungen hat, welche nach dem HGB entschieden ungültig sind; derartige Bestimmungen sind trotz des Willens, der Beschlüsse, des Bundesraths ungültig, und demnach sind auch die Frachtverträge, welche auf diese Bestimmungen verweisen, trotzdem daß sie reglementsmäßig sind, jedenfalls soweit, als diese Bestimmungen reichen, ungültig, möglicherweise aber gänzlich ungültig.

Derselben Prüfung in Betreff der Gültigkeit ihres Inhaltes sind auch die besondern Reglements zu unterziehen.

II. Frachtvertrag auf Grund der Betriebsreglements, des deutschen und der besonderen. Die Betriebsreglements enthalten in dem Theil ihres Inhalts, welcher kraft des Frachtvertrages unter den Contrahenten maaßgebend wird, Offerten, Anträge, in Betreff des Inhalts der von den Eisenbahnen offerirten Frachtverträge. So ist es auch

1) Centralblatt für das Deutsche Reich S. 179.

2) So auch das ROHG Entsch. Bd 19. S. 184—187; damit ist zu vgl. Bd 6. S. 175—180 und Bd 8. S. 28. Daß es anders sei in Betreff des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 ist erörtert in den Entsch. des ROHG Bd 21. S. 60—64.

der Fall bei dem deutschen Betriebs-Reglement. Der für den Frachtvertrag offerirte Inhalt der Reglements, des deutschen und der besondern Reglements, wird durch Abschluß des Frachtvertrages zu einem vereinbarten Inhalt[3]. Denn der Frachtvertrag wird immer vermittelst eines Frachtbriefes geschlossen, und jeder Frachtbrief ist ein ausgefülltes Formular (welches dem dem deutschen Reglement als Anlage B und C angeschlossenen Formular größtentheils und gänzlich dem neuen, vom 1. Januar 1879 an dessen Stelle getretenen[4], Formular entspricht) und dieses Formular nimmt in seinem stehenden Inhalt Bezug auf die Betriebs-Reglements; das neue[5] spricht allgemein von den Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre,

3) ROHG Bd 6. S. 175—180. Bd 19. S. 184—187.

4) Centralblatt für das Deutsche Reich. 1878. S. 238. Bekanntmachung betreffend die Einführung eines neuen Eisenbahn-Frachtbrief-Formulars und Abänderung des § 50 Ziffer 7 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nach dem Beschlusse des Bundesraths vom 25. März d. J. treten mit dem 1. Januar 1879 folgende Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft:

1. An Stelle der Anlagen B. und C. zu § 50 Ziffer 7 daselbst treten die aus der Anlage in Form und Fassung ersichtlichen Frachtbrief-Formulare.

2. In § 50 Ziff. 7 Absatz 3 des Betriebs-Reglements werden die Worte „Adreßseite des Frachtbriefs" durch „Rückseite des Frachtbriefs" und die Worte „nothwendigen Raumes" durch „bestimmten Raumes" ersetzt.

5) Das neue Frachtbrief-Formular ist auch in Oesterreich-Ungarn und im Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt. Vgl., insbesondere auch was die Vorzüge des neuen Formulars betrifft, Eger S. 76—79. S. 113 Z. 10 v. u. — 119. Zu den Vorzügen gehört besonders, daß es „einseitig", nicht wie das frühere zweiseitig bezw. dreiseitig ist, d. h. daß Alles auf einer und derselben Seite gedruckt ist und (mit geringen Ausnahmen) zu schreiben ist.

also von sämmtlichen zutreffenden, anwendbaren, Betriebs-Reglements und Tarifen, von sämmtlichen, welche Anwendung finden wollen, und erklärt, daß die in denselben enthaltenen Bestimmungen für die Sendung in Anwendung kommen sollen[6]. Somit ist immer der Inhalt der Reglements vereinbart. Überdies ist auch vereinbart das Verhältniß aller besondern Reglements zu dem deutschen Reglement für den Fall widerstreitender Bestimmungen und auch für den Fall, daß die Bestimmungen der besondern Reglements neben denen des deutschen Reglements anwendbar sind, weil sie die letzteren nur ergänzen, für welchen Fall ausdrücklich bestimmt also vereinbart ist, daß sie neben dem Reglement Geltung haben. Vereinbart ist das Verhältniß durch die Bezugnahme des Formulars auf

6) Die Fassung des früheren Formulars begreift nicht das deutsche Betriebsreglement, will dasselbe aber nicht ausschließen. Sie lautet:

> Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen
> des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der in den besondern Reglements der betreffenden Bahnen, beziehungsweise der Verbände enthaltenen und
> mir/uns bekannten Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

Die Fassung des neuen Formulars begreift auch das deutsche Betriebsreglement, denn es spricht von den, also von sämmtlichen Betriebsreglements und Tarifen der betreffenden Bahnen und beziehungsweise Verkehre. Die Fassung lautet:

> Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der in den Betriebs-Reglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Bestimmungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

das deutsche Reglement, welches dieses Verhältniß im Eingang bestimmt[7]. Danach lautet der Frachtvertrag so:

es geschieht die Beförderung auf Grund des deutschen Betriebs-Reglements und überdies der *besondern* Reglements, soweit diese neben demselben bestehen können, nemlich dasselbe nur *ergänzen*; die den Bestimmungen des deutschen Reglements widerstreitenden Bestimmungen der besondern Reglements kommen nicht zur Anwendung, mit Ausnahme derjenigen, welche dem *Publikum günstiger* sind.

Für die Anwendung der Reglements ist es gleichgültig, ob der Absender den Inhalt derselben (beim Abschluß des Frachtvertrages) gekannt hat oder nicht[8]. Er kennt den Inhalt oder gilt so. Auch dies wurde früher vereinbart, indem das frühere Formular des Frachtbriefes die Worte hat: „auf Grund der in dem Reglement ... sowie der in den Reglements ... enthaltenen und $\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten Bestimmungen"; in dem spätern Formular fehlen die Worte „$\frac{\text{mir}}{\text{uns}}$ bekannten".

Das deutsche Betriebs-Reglement hat im Eingang die Worte: „Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn Verbände haben ... nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen *Tarife aufgenommen* sind"[9]. Trotz dieser Worte haben Specialbestimmungen, welche überhaupt ihrem Inhalt nach (weil dieser nur ergänzt oder dem Publikum günstiger ist) gutgeheißen

7) Über die Wirkung von Abänderungen der Reglements vgl. ROHG Entsch. Bd 20. S. 373—376. (Nachtrag zum Tarif.)

8) ROHG Entsch. Bd 21. S. 185—187.

9) Über diese Worte sind besonders zu vergleichen die Entsch. des ROHG Bd 21. S. 108—111, wo ein weiterer Begriff von Tarif, als oben in unserer Darstellung geschehen, angenommen wird.

sind, auch dann Geltung, d. h. haben zur Anwendung zu kommen, wenn sie in die bezüglichen Tarife (d. h. die Verzeichnisse der Frachtpreise und Fahrpreise) nicht aufgenommen sind, aber in gleicher Weise wie die Tarife (deren Dasein, weil sie nie fehlen können, das Publikum kennt oder kennen muß) zur Kenntnißnahme veranlassen, also dem Absender bekannt sind oder als ihm bekannt gelten. Dies trifft zu bei allen besondern Reglements. Denn auf das Dasein von solchen, also von „Specialbestimmungen“, wird ausdrücklich hingewiesen in jedem Frachtbrief der Eisenbahnen, zu welchem ein Formular benutzt ist, welches dem dem Betriebsreglement (als Anlage B und C) angeschlossenen Formular entspricht, welches früher sogar die (also vom Absender unterschriebenen) Worte hatte: Sie empfangen auf Grund der in den besondern Reglements enthaltenen und mir bekannten Bestimmungen.

III. Das deutsche Reglement hat folgende Eintheilung.

I. Allgemeine Bestimmungen. § 1—6.

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. § 7—45.

III. Beförderung von Gütern. § 46—74.

IV. Schlußbestimmung. § 75.

Hiernach scheint es, daß unter dem Ausdruck Güter nicht zu verstehen sind und daß die Bestimmungen über Güter (in §§ 46—74) nicht betreffen sollen alle Sachen, welche transportirt werden, gleichviel welcher Art sie sein mögen, sondern daß nicht mitbegriffen sind Reisegepäck, Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere. So ist es aber nicht. Dem Sinn nach gelten die Bestimmungen über Güter auch in Betreff von Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren soweit, als nicht über diese Sachen in den §§ 7—45 besonders bestimmt ist.

IV. Frachtvertrag nicht auf Grund des deutschen Betriebs-Reglements[10]. Wenn ein Eisenbahnunternehmer, was er darf aber schwerlich thun wird, ohne jenes Formular und ohne Bezugnahme auf das deutsche Betriebs-Reglement einen Frachtvertrag schließt, so ist für denselben dieses Reglement nicht maaßgebend. Er wird es schwerlich thun, weil er dann die ihm gestatteten Befreiungsverträge und sonstigen Begünstigungen des Reglements besonders vereinbaren muß, und leicht hierbei etwas übersehen kann. Was eher vorkommen wird, ist, daß wirklich auf Grund einer mit dem deutschen Reglement in Widerspruch stehenden Bestimmung eines besondern Reglements ein Frachtvertrag geschlossen wird; die Bestimmung ist wegen jenes Widerspruches keineswegs ungültig, die Frage ist aber, ob sie nach dem bestehenden Recht gültig oder ungültig ist und welche Wirkung die Ungültigkeit auf die Gültigkeit des ganzen Vertrages hat.

§ 50.

Sachen vom Transport ausgeschlossen.

Die Eisenbahnunternehmer dürfen willkürlich, d. h. ungehindert durch das HGB, bestimmen, welche Sachen sie transportiren wollen und in welcher Verpackung, und auch willkürlich, welche Sachen und welche Verpackung sie nicht wollen. Denn in Betreff dieses Inhalts ihrer Reglements ist ihr Wille durch das HGB nicht beschränkt worden. Danach sind die Bestimmungen der §§ 47. 48 des Reglements, welche ihren Willen in diesen Beziehungen aussprechen, sämmtlich gültig.

Nur für den Fall ist ihr Wille beschränkt, daß Reglements überhaupt fehlen (was bei einer einzelnen Eisen-

10) Vgl. auch Eger S. 61—71.

bahn möglich ist) oder daß die Reglements keinen Anhalt gewähren, weil sie in Betreff bestimmter Sachen oder deren Verpackung weder ein Ja noch ein Nein enthalten. In diesem Fall dürfen sie den nachgesuchten Transport, den Frachtvertrag, nicht verweigern, welcher also verlangt werden kann, wenn die Sachen und in der gewollten Verpackung zum Transport sich nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn eignen [1]. In diesem Fall ist aber die Entstehung des Vertrages dadurch ihrer Willkür preisgegeben, daß sie unannehmbare Gegenanträge (z. B. auf hohe Fracht) stellen dürfen.

Das Reglement § 48 hebt hervor Sachen, welche von der Beförderung ausgeschlossen, und solche, welche nur „bedingungsweise" zugelassen sind [2].

1) HGB Art. 422.

2) Der § 48 des Reglements vom 1. Juli 1874 hat durch Beschluß des Bundesraths vom 24. März 1876, bekannt gemacht den 6. April 1876 (Centralblatt für das deutsche Reich S. 223) Änderungen enthalten. Jener § 48 und diese Änderungen sind aber außer Kraft getreten. Eine „**Bekanntmachung** betreffend Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands" vom 13. Juni 1880 (Centralblatt für das deutsche Reich Nr 25. Deutscher Reichs-Anzeiger Nr 144.) lautet: „Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 3. Juni 1880 beschlossen:

„I. An die Stelle des § 48 und des ersten Absatzes in Nr 1 des § 50 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands treten folgende Bestimmungen: § 48. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände." — — — — — — „II. Diese Bestimmungen treten mit dem 1. August 1880 in Kraft. Auf Sendungen der Militärverwaltung finden dieselben insoweit Anwendung, als sie gegenüber den dafür bestehenden besondern Vorschriften erleichternde Transportbedingungen enthalten."

Gänzlich ausgeschlossen sind

1. Alle solche Sachen, welche wegen Gewicht, Umfang, Form oder sonstiger Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport auf dieser Bahn nicht eignen.

2. Alle postzwangspflichtigen Sachen.

3. Alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Sachen. Dies ist jedoch eine Regel mit Ausnahmen. Als Beispiele für die Regel sind eine Menge von Sachen aufgeführt [3].

3) Bekanntmachung § 48.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D. Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin sowie Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen, als nitrirter Cellulose, Pulversätzen ꝛc.;
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage D. Nr. I.);
   c) unreine Pikrinsäure (vergleiche Anlage D. Nr. XV.), pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;
   d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergleiche Anlage D. Nr. I. und III.), Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;
   e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten, namentlich Zündblättchen (amorces);
   f) geladene Schußwaffen.

Wir werden den § 48 der Bekanntmachung später citiren: Betriebs-Reglement (B. R.) neuer § 48.

§ 51.

Sachen zum Transport bedingungsweise zugelassen.

Von einer Mehrzahl von Sachen bemerkt der neue § 48 des Betriebsreglements, daß sie nur „bedingungsweise“ zur Beförderung zugelassen werden, d. h. nur auf Grund von diesen Sachen[1] eigenthümlichen Bestimmungen, also von Vereinbarungen über einen diesen Sachen eigenthümlichen Inhalt des Frachtvertrages. Die Bestimmungen betreffen theils vom Absender oder Empfänger zu beschaffende Handlungen, theils vom Eisenbahnunternehmer zu beschaffende Handlungen, theils sind sie andern Inhaltes. Eine Ausnahme machen einige Sachen insofern, als in Betreff ihrer das deutsche Reglement gar nicht bestimmt, sondern auf die besondern Vorschriften jeder Eisenbahn verweiset[2]. Von allen nur bedingungsweise zugelassenen Sachen gilt Folgendes: Derartige Sachen sind selbstverständlich als solche zu declariren. Dies ist bei einigen dieser Sachen ausdrücklich bemerkt worden[3].

1) Diese Sachen sind im alten (nun unpractischen) § 48 des Reglement unter 18 Nummern aufgeführt; durch Beschluß des Bundesraths vom 24. März 1876, bekannt gemacht den 6. April 1876, (Centralblatt für das deutsche Reich S. 223.) ist bestimmt, daß noch einige Sachen als Nr 19 und Nr 20 aufzunehmen seien. Demnach sind jene Sachen unter 20 Nummern aufgeführt. Alles dies ist, wie bemerkt (oben § 50 Note 2) nunmehr unpractisch.

2) B. R. neuer § 48. B. 2.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen.

Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

3) B. R. neuer § 48. Anlage D. Nr XVI. 3. XVII. XIX. XXI. 4. XXII XXIII. XXV.

Denn sonst weiß die Eisenbahnverwaltung nicht, ob in Gemäßheit eigenthümlicher Bestimmungen und welcher zu verfahren war und sein wird (von Andern und von ihr selber), nicht, wozu sie berechtigt und verpflichtet ist. Die Folgen unrichtiger oder ungenauer Declaration sind bestimmt[4]. Für alle derartigen Sachen ist bestimmt, daß separate (nur diese und keine andern Sachen betreffende) Frachtbriefe beizugeben sind[5]. Im Übrigen sind die eigenthümlichen Bestimmungen folgende. Sie können angeschlossen gedacht werden an den Satz:

Es werden zum Transport angenommen oder werden transportirt nur so und so die und die Sachen ....
Also

1. nur in folgender eigenthümlichen Verpackung folgende Sachen. Über das Weitere vgl. den folgenden § 52.
2. nur u. s. w. u. s. w. Vgl. unten den § 53.

§ 52.

Gehörige Verpackung.

1. Verpackung. Das Reglement § 47 verlangt gehörige Verpackung solcher Sachen, welche ihrer Natur nach

4) Vgl. unten § 58.

5) Bekanntmachung vom 13. Juni 1880 (vgl. oben Seite 96 Note 2):

Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath .... beschlossen:

I. An die Stelle .... des ersten Absatzes in Nr. 1 des § 50 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands treten folgende Bestimmungen:

§. 50 Nr. 1 erster Absatz.

Für die laut §. 48 Litt. B. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuerkontrole stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

einer Verpackung zum Schutz gegen Verlust und Verminderung und Beschädigung bedürfen[1]. Ausnahmsweise werden solche Sachen unverpackt und mangelhaft verpackt zur Beförderung angenommen, wenn der Absender diesen Zustand in bestimmter Form anerkennt[2]. Diese Form bewirkt die Befreiung des Eisenbahnunternehmers von der sonst eintretenden Haftpflicht[3]. Bestimmte Sachen werden unverpackt nur in Wagenladungen zur Beförderung angenommen[4]. Die gehörige Verpackung ist für bestimmte Sachen besonders bestimmt worden, auch zum Zweck der Abwendung anderer Unfälle als Verlust, Verminderung, Beschädigung der Sache. Die bestimmten Verpackungen und die bestimmten Sachen sind in der Anlage D des neuen § 48 unter den Nummern I. bis XII. und XIV. und XVI. bis XXII. und XXIV. bis XXX. und XXXII. XXXIII. aufgeführt.

1) Reglement § 47 Satz 1. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert.

2) Reglement § 47. Satz 2. 3. 4. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A.), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

3) Vgl. unten § 90.

4) So Reglement neuer § 48 Anlage D. XXXII. XXXIII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, sowie andere in besonderm Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände. — Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe.

§ 53.

Anderweitige Bedingniße.

Die bestimmten Sachen eigenthümlichen Bestimmungen können, wie bemerkt, angeschlossen gedacht werden an den Satz:

Es werden zum Transport angenommen oder werden transportirt:

2. Nur vorbehaltlich jedesmaliger Vereinbarung des Inhalts des Frachtvertrages solche Sachen, deren Verladung oder Transport außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung.

3. Nur ohne die in Betreff anderer Güter begründete Haftpflicht flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser)[2]; und Petroleumäther (Petroleum-Naphta), Gasolin, Ligroin, Benzin, Camphin und ähnliche, aus Petroleum und Theerarten bereitete leichtflüssige und leichtentzündliche Produkte[3]. Die Bestimmung ergiebt aber eine ungültige Vereinbarung; denn im Reglement ist in Betreff aller Sachen die Befreiung von der Haftpflicht soweit bestimmt, sie wird also stets soweit vereinbart, als sie gesetzlich gestattet ist, eine ausnahmsweise weitergehende Befreiung in Betreff der angeführten Sachen ist aber nirgends gesetzlich gestattet worden.

1) B. R. neuer § 48. B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen. 4) Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

2) B. R. neuer § 48 Anlage D. XVI. 4. Versender und Empfänger haben keine Befugniß hinsichtlich der fraglichen Ballons desfallsige, für andere Güter zuläßige Requisitionen an die Eisenbahn zu richten.

3) B. R. neuer § 48. Anlage D. XXII. Es ist verwiesen auf die Bestimmungen unter XVI Nr. 4 Anwendung. (Sind abgedruckt Note 2.)

4. Nur ohne Werthangabe Gemälde und andere Kunstgegenstände[4]. Die Bestimmung ergiebt, wenn sie so gemeint ist, daß im Fall von Verlust und Beschädigung nur der Normalsatz gefordert werden darf, eine ungültige Vereinbarung; denn auf den Normalsatz ist der Betrag des Schadensersatzes nur dann und deshalb beschränkt, wenn nicht und weil nicht declarirt worden ist, die Beschränkung tritt also nicht ein, wenn die Voraussetzung derselben, die Möglichkeit der Declaration, fehlt. Die Folge der Bestimmung ist demnach eine den Eisenbahnunternehmern nachtheilige; sie transportiren Gemälde und andere Kunstgegenstände mit der gesetzlichen nicht durch Declaration geminderten Schadensersatzpflicht für die gewöhnliche Fracht ohne Frachtzuschlag trotz der Gefahr von die Solvenz bedrohenden Schadensersatzbeträgen.

5. Nur mit dem Recht der Veräußerung schadhaft gewordener Behälter sammt Inhalt Petroleum, rohes und gereinigtes, sowie Photogen, Solaröl und ähnliche aus Steinkohlen- oder Braunkohlentheer bereitete schwerflüchtige Oele[5]; und Petroleumäther (Petroleum-Naphta), Gasolin, Ligroin, Benzin, Camphin und ähnliche, aus Petroleum und Theerarten bereitete leichtpflüchtige und leichtentzündliche Produkte[6].

6. Nur ohne die Pflicht die Kosten der Desinfection zu tragen, welche dem Absender resp. dem Empfänger zur Last fallen sollen, fäulnißfähige thierische Abfälle, wie frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, so wie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände; und Stalldünger, sowie anderen Fäkalien und Latrinenstoffe[7].

4) B. R. neuer § 48. B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen 3) Gemälde und andere Kunstgegenstände.

Zur Übernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

5) B. R. neuer § 48. Anlage D. XXI. 2. Während des Transportes etwa schadhaft gewordene Blechgefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

6) Anlage D. XXII. Es ist verwiesen auf die Bestimmungen unter XXI. Nr. 2. Anwendung. (Sind abgedruckt in der vorigen Note 5.)

7) XXXII. 6. und XXXIII. 7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

7. **Nur unter Verpflichtung baldiger Abnahme** Sprengstoffe[8 9]; flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser)[10].

8. **Nur für einen besondern, eigenthümlich hohen, Frachtsatz**[11] flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser); Aetzlauge, (Aetznatronlauge, Sodalauge; Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und

8) I. 10; Die Abnahme hat innerhalb drei Tagesstunden nach Ankunft und Avisirung zu erfolgen.

9) Der Ausdruck **Sprengstoffe** wird fortan gebraucht werden als Gesammtausdruck für die im B. R. neuem § 48 Anlage D. Nr. I. aufgeführten Sachen (So ist er auch in der Anlage D. gebraucht, z. B. I. 2. 7.), nemlich:

Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie insbesondere der sogenannte brennbare Salpeter;

Pulvermunition einschließlich fertiger Patronen (wegen Metallpatronen vgl. unten Nr. III);

Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach § 48. A. 3. Litt. a. bis e. (einschließlich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

Sprengkräftige Zündungen, als: Sprengkapseln, elektrische Minenzündungen, ferner Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergleiche unten Nr. V.);

Patronen aus Dynamit;

Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder) und daraus gefertigte Patronen, ferner Kollodiumwolle, Pyropapier (sogenanntes Düpplerschanzenpapier).

10) XVI. 4. Falls das Abladen und Abholen solcher Ballons Seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation beziehungsweise nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Ballons unter Beachtung der Bestimmungen im § 61 Alinea 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu übergeben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Ballons ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

11) XVI. 4. Hierauf ist verwiesen XVII. XIX. XXII. XXV. Die Bestimmung in XVI. 4. lautet: Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Kolli nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Bei Versendung von einem oder mehreren Stücken über 75 Kilogramm kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2000 Kilogramm verlangen.

Brom; wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum); Petroleumäther (Petroleum-Naphta), Gasolin, Ligroin, Benzin, Camphin und ähnliche, aus Petroleum und Theerarten bereitete leichtflüchtige und leichtentzündliche Produkte; flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure.

9. Nur wenn die Fracht, falls es verlangt worden, vorausbezahlt ist fäulnißfähige thierische Abfälle u. s. w. (vgl. oben Nr 6); Stalldünger sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe[12].

10. Nur zu einer für die Anmeldung besonders bestimmten Zeit (bei diesen Sachen kann auch die Zeit der Verladung für den einzelnen Fall bestimmt werden) Sprengstoffe[13] und fäulnißfähige thierische Abfälle u. s. w. (vgl. oben Nr 6)[14].

11. Nur in beschränktem Gewicht oder Umfang oder Inhalt des einzelnen Collo Sprengstoffe[15]; Pe-

12) XXXII. 5. und XXXIII. 6. „Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen."

13) I. 3. Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Extrazügen bewirkt wird, von den Eisenbahnen von vornherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden.

Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —,
sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt, mindestens 1 Tag,
sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist, mindestens 2 Tage,
sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt, mindestens 4 Tage
vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Versandtexpedition angemeldet und darf nur zu der von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

14) XXXII. 1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.

15) I. 1. Das Bruttogewicht der Schießbaumwolle oder andere Nitrocellulose enthaltenden Behälter darf 85 Kilogramm, das Bruttogewicht der Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündungen enthaltenden Behälter 75 Kilogramm, das Bruttogewicht der Dynamit- und der vorgedachten Schießbaumwolle-Patronen enthaltenden Behälter 35 Kilogramm nicht übersteigen.

tarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen [16]; Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme u. s. w.) [17]; Sicherheitszünder d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge von Schießpulver enthalten ist [18]; Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen [19]; gewöhnlicher (gelber) Phosphor, und amorpher (rother) Phosphor [20]; Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) [21].

12. Nur nach Bescheinigung eines geeigneten Chemikers über die Reinheit und Ungefährlichkeit der Sache reine Pikrinsäure (XV.). (Unreine ist von der Beförderung ausgeschlossen.)

13. Nur wenn der Frachtbrief mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen ist Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen (II.).

14. Nur wenn auf dem Frachtbrief vom Versender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt ist, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Sprengstoffe den Vorschriften der Verordnung entspricht Sprengstoffe (I. 2.).

15. Nur wenn aus einer concessionirten Fabrik herstammend Dynamitpatronen (I. 2.).

16) II. dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum, als 0,06 Kubikmeter haben.

17) IV. müssen in Behältnissen von starkem Eisenblech oder in sehr festen hölzernen Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Größe verpackt sein.

18) V. unterliegen den unter Nr. IV. gegebenen Vorschriften.

19) VI. werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen zum Transporte zugelassen.

20) VII. Die Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen.

21) XI. entweder

1. in Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem und in den Nähten gut verlöthtetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt;

oder

2. in cylindrischen, aus Zinkblech gefertigten oben und unten durch aufgelöthete eiserne Reifen verstärkten Gefäßen oder in Kannen aus verzinktem Eisenblech. Derartige Gefäße oder Kannen dürfen nicht mehr als 50 Kilogramm enthalten.

16. **Nur nach einem von dem Fabrikanten unter amtlicher Beglaubigung ausgestellten Ursprungszeugniß und Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) auf den Behältern** Sprengstoffe (I. 2.).

17. **Nur nach Bezeichnung des Inhaltes äußerlich auf dem Collo** Sprengstoffe[22]; Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen, Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen und fertige Metallpatronen[23]; Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme u. s. w.)[24]; Sicherheitszünder[25]; gewöhnlicher (gelber) Phosphor[26] und amorpher (rother) Phosphor[27]; nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein)[28]; flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure[29].

18. **Nur wenn das Aufladen, Abladen, Bedecken vom Absender oder Empfänger besorgt wird** Sprengstoffe[30]; flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefel-

22) I. 1. Die zur Verpackung explosiver Stoffe dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalt mit der Aufschrift: „Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündungen, Dynamitpatronen, Schießbaumwolle" ꝛc. versehen sein.

23) III. Jedes Kollo muß mit einem besonderen, je nach dem Inhalt die Bezeichnung „Zündhütchen" oder „Zündspiegel" u. s. w. tragenden Zettel beklebt sein.

24) IV. Die Kisten sind äußerlich deutlich mit dem Inhalt zu bezeichnen.

25) V. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge von Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr IV gegebenen Vorschriften. — Vgl. die vorige Note.

26) VII. Die Kisten müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben Phosphor enthaltend" und mit „Oben" bezeichnet sein.

27) VII. Die Kisten müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend" bezeichnet sein.

28) XXIV. 1. werden nur dann zum Transport angenommen wenn auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind.

29) XXV. unterliegen den Bestimmungen unter XXIV. Nr 1.

30) I. 4. Die Verladung hat durch den Versender unter Bestellung

säure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser[31]; wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum)[32]; Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe[33]; Sachen, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können in unverpacktem Zustande[34].

19. Nur wenn getrennt verladen, d. h. nicht mit andern Sachen in demselben Wagen verladen, flüssige Mineraliensäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser)[35]; und wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum)[36].

20. Nur auf offenen Wagen Grünkalk (XIII); Petroleum, rohes und gereinigtes, sowie Photogen, Solaröl und ähn-

sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Lade-Utensilien und Warnungszeichen (Decken, Flaggen und dergl.) sind vom Versender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert . . . . Bei dem Verladen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten und Taback nicht geraucht werden.

31) XVI. 4. Das Auf- und Abladen der Ballons ist vom Versender beziehungsweise Empfänger zu besorgen.

32) XIX. Es ist verwiesen auf XVI. 4.

33) XXXIII. 1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt. 2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchen die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

34) XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preßtorf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne rc., desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

35) XVI. 2. Die Mineralsäuren müssen stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.

36) XIX. Es ist verwiesen auf XVI. 2.

liche aus Steinkohlen- oder Braunkohlentheer bereitete schwerflüchtige Oele (XXI. 3); Petroleumäther (Petroleum-Naphta), Gasolin, Ligroin, Benzin, Camphin und ähnliche, aus Petroleum und Theerarten bereitete leichtflüchtige und leichtentzündliche Produkte (XXII.); Terpentinöl und sonstige übelriechende Oele, desgleichen Salmiakgeist (XXIII.); die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen die vorhin erwähnten Sachen, nemlich Petroleum u. s. w., Petroleumäther u. s. w., Terpentilöl u. s. w. befördert worden sind (XXI. 4. XXII. XXIII.) Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe (XXXIII.).

21. Nur auf offenen Wagen ohne Decktuch Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) (XI.).

22. Nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarnabfälle, Weber- und Harnischlitzen sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände, wenn sie gefettet sind[37]; fäulnißfähige thierische Abfälle, wie frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände (XXXII. 4.); trockener Stalldünger in unverpacktem (losem) Zustande (XXXIII. 3.)

23. Nur vollständig bedeckt wenn unverpackt (und hat der Absender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung selbst zu beschaffen) Sachen, welche durch Funken der Locomotive leicht entzündet werden können, wie u. s. w.[38].

24. Nur in bedeckt gebauten Wagen Schwefel in unverpacktem Zustande (XXXIV).

37) XXXI. Wolle u. s. w. werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

38) XXXV. Ist abgedruckt oben Note 34.

25. Nur unter mitgegebener Begleitung Sprengstoffe, wenn mehr als eine Wagenladung[39].

Die größte Mehrzahl von eigenthümlichen Bedingnißen, einige nur hier vorkommend, trifft zusammen bei Stalldünger, sowie andern Fäkalien und Latrinenstoffen[40].

39) I. 7 und 10. Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Versender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen. — Begleitete Sendungen (vergleiche Nr 7), welche innerhalb der vorgeschriebenen drei Stunden der Empfänger nicht abgenommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern abzunehmen.

40) XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestelle nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.

2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.

3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.

4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruchs thunlichst verhüten. Auf Letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.

5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.

6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender beziehungsweise dem Empfänger zur Last.

§ 54.

Reisegepäck.

Das Reglement bestimmt über Reisegepäck in den §§ 24—33. Bestimmt ist in § 24 der Begriff des Reisegepäcks[1].

Eine Art des Reisegepäcks ist das Handgepäck eines Reisenden. „Kleine leicht tragbare Gegenstände“ dürfen Handgepäck sein, d. h. dürfen in dem Personenwagen mitgeführt werden, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden und wenn nicht Zoll- oder Steuervorschriften entgegenstehen[2]. Handgepäck dürfen aber nicht sein Thiere, ausgenommen „kleine Hunde, welche im Schooße getragen werden,“ jedoch auch solche nicht wider den wenn auch willkürlichen Einspruch eines einzigen Mitreisenden desselben Coupé[3]. Die in dem Wagen mitgeführten Sachen sind von dem Reisenden selber zu beaufsichtigen, für dieselben werden Gepäckscheine nicht ausgegeben[4]. Weder Handgepäck noch überhaupt Reisegepäck dürfen sein Sachen, welche von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, und Sachen, welche feuergefährlich sind oder „auf irgend eine Weise Schaden verursachen können“, insbesondere geladene Gewehre, Schieß-

1) B. R. § 24. Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, befördert; größere kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden.

2) Die Entscheidung des Stationsvorstandes ist überdies vorbehalten für die von Reisenden in Personenwagen vierter Klasse beabsichtigte Mitführung von Handwerkszeug, von Tornistern, von Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen rc., und von anderen Sachen, welche Fußgänger bei sich führen (B. R. § 27.).

3) B. R. § 22.

4) § 27.

pulver, leicht entzündbare Präparate; Jägern und im öffentlichen Dienst stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet[5]. Weiter ist über Handgepäck nicht bestimmt.

Über Reisegepäck ist Folgendes bestimmt.

1. Welche Sachen als Reisegepäck immer oder ausnahmsweise oder gar nicht zugelassen, d. h. also gleichzeitig mit den Personenwagen befördert werden.

2. Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden[6].

3. „Die Gepäckstücke müssen von ältern Postzeichen und Eisenbahnzeichen frei sein; ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks Statt so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf“[7]. Die auf Grund dieser Bestimmung geschehene Vereinbarung ist nach HGB Art. 395 und 423 ungültig; wenn die Eisenbahnverwaltung mit solchen Zeichen (welche Verspätung auch sogar Verlust verursachen können) versehene Gepäckstücke, statt sie zurückzuweisen, annimmt und die Zeichen nicht beseitigt oder sonst unschädlich macht, so haftet sie, weil sie sich im Fall des Verlustes nicht darauf berufen kann, daß die Zeichen höhere Gewalt oder daß sie äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung seien, und im Fall der Verspätung nicht darauf, daß sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, denn sie konnte und mußte die mögliche Gefährlichkeit der Zeichen erkennen und abwenden.

4. Die Gepäckfracht muß sofort berichtigt werden, sonst unterbleibt die Beförderung[8].

5. Bestimmt ist über den Ort und die Zeit der

5) B. R. § 22. 24. 6) § 25. 7) § 25. 8) § 26.

Einlieferung und der Auslieferung. Die Einlieferung muß in das Local der Gepäck-Expedition geschehen und geschehen sein 15 Minuten vor Abgang des Zuges[9]. Später eingeliefertes Gepäck kann ausnahmsweise in dringenden Fällen unexpedirt (d. h. ohne daß ein mit dem Expeditionsstempel versehener Frachtbrief da ist, also ohne Abschluß eines Frachtvertrages) mitgenommen werden, es wird dann später expedirt, später der Frachtvertrag geschlossen. Bis dahin liegt ein anderer Vertrag vor. Ebenso kann auf Haltestellen Reisegepäck unexpedirt mitgenommen werden[10]. Die Auslieferung im Local der Gepäckexpedition, aus welchem das Gepäck abzuholen ist, darf gefordert werden sofort nach Ankunft des Zuges am Bestimmungsort und Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Vorbereitung der Auslieferung und zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit. Innerhalb der nächsten 24 Stunden darf die Auslieferung in bestimmten Expeditionsstunden gefordert werden; so auch später, dann aber nur gegen Zahlung eines bestimmten Lagergeldes[11]. Nicht erst am Bestimmungsort sondern schon auf einer früher erreichten Station kann die Auslieferung gefordert werden, wenn Zeit und Umstände sowie Zoll- und Steuervorschriften dieselbe gestatten; außer der Rückgabe des Gepäckscheines ist dann die Vorzeigung des Fahrbillets erforderlich[12].

6. Der Gepäckschein. „Gegen Einlieferung des Ge-

9) B. R. § 26.

10) B. R. § 26. Satz 2. 3. Wird ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkt der Expedirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen. Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

11) B. R. § 28. 12) § 28.

päcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein"[13]. Da, richtiger wenn (denn es kann ja auch anders sein), der Gepäckschein an Inhaber lautet, so sind die Rechtssätze über Inhaberpapiere auf denselben anzuwenden. Er legitimirt mithin den Inhaber zur Geltendmachung und Übertragung der Rechte aus dem Gepäckschein, also insbesondere des Rechts auf Auslieferung[14] des Gepäcks. Und zwar kann die Auslieferung nur gegen Einhändigung des Gepäckscheines gefordert werden[15] oder unter besonderen Voraussetzungen[16]. Der an jenen Satz angeschlossene Satz, daß diese Rückgabe des Gepäckscheins „die Bahnverwaltung von jedem weitern Anspruch befreiet", führt nicht zu einer gültigen Vereinbarung. Denn die Haftpflicht wegen Minderung und Beschädigung im Fall des Art. 408 des HGB kann nicht weiter beschränkt werden als durch einen dem Art. 428 entsprechenden Befreiungsvertrag; überdieß ist dieser in § 64 Absatz 4 des Reglements enthaltene Befreiungsvertrag nicht einmal in Betreff von Reisegepäck sondern von andern Gütern mit ausdrücklicher Ausnahme von Reisegepäck geschlossen worden[17]; mithin liegt

13) B. R. § 28.

14) Dieses eine Recht ist hervorgehoben in § 28 Satz 2. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

15) So § 28 Satz 2.

16) § 28 Satz 6. In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

17) Dies zeigt die Überschrift II und III vor § 7 und vor § 46 und eben der § 28 Satz 2. Durch den Umstand, daß die in Betreff von Reisegepäck gewollte Befreiung ungültig gewollt ist,

in Betreff von Minderung und von Beschädigung von Reisegepäck kein Befreiungsvertrag vor und ist die Haftpflicht die gesetzliche.

7. Die Haftpflicht wegen Verlust, Beschädigung, verspäteter Ablieferung von Reisegepäck, worüber § 29. 30. 31. des Reglements bestimmt, ist erörtert unten § 96. 97. 107. 112.

§ 55.

Leichen.

Das Reglement bestimmt in § 34 in Betreff des Transports einer Leiche[1] über die Anmeldezeit (mindestens 6 resp. 12 (Zwischenstation) Stunden vor Abgang des Zuges); über den Sarg (luftdicht und von einer hölzernen Kiste umgeben); daß auch ein Leichenwagen zulässig; daß ein Begleiter beizugeben ist, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat; daß der vorschriftsmäßige Leichenpaß einzuliefern ist; daß die tarifmäßigen Transportgebühren bei der Aufgabe zu entrichten sind; daß innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation die Leiche abzuholen ist, widrigenfalls sie nach der Verfügung der

wird die in Betreff von andern Sachen gewollte keineswegs zu einer auch von Reisegepäck gewollten Befreiung, um so weniger, wenn solches ausdrücklich ausgenommen ist.

1) Unrichtig ist die Behauptung von Keyßner allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch 1878 S. 437: „Ausgeschlossen von den Objecten des Frachtgeschäftes sind Leichen (E. Btr. Rgl. § 34).“ Gründe für diese Behauptung sind nicht angeführt. Da an dieselbe der § 34 des Betriebsreglements angeschlossen ist, welcher ergiebt, daß die Eisenbahnunternehmer auch Leichen transportiren wollen, und da ein solcher Transport auch geschieht, so ist die Behauptung also so zu verstehen, daß ausnahmsweise ein solcher Transport vermittelst der Eisenbahnen geschieht. Soll das nun heißen: auf Grund eines ausnahmsweise gültigen Frachtvertrages? Es ist weder das gesetzliche Dasein jener behaupteten Regel noch dieser Ausnahme irgend nachgewiesen worden.

Ortsobrigkeit beigesetzt wird; daß für den Fall falscher Declaration, also wenn Leichen nicht als solche declarirt sind, die wirkliche Fracht und das Vierfache derselben als Conventionalstrafe zu entrichten ist.

§ 56.

Equipagen und andere Fahrzeuge.

Besonders bestimmt ist im Reglement § 35—39 über Equipagen und andere Fahrzeuge. Die Beförderung geschieht nur zwischen bestimmten Stationen. Sie kann nicht verlangt werden mit Eilzügen oder Schnellzügen[1]. Die Reisenden (Begleiter) dürfen während der Fahrt nicht in den Equipagen bleiben[2]. Reisegepäck darf in denselben bleiben, sofern nicht Zoll- oder Steuervorschriften entgegenstehen[3]. Bestimmt ist über die Zeit der Anmeldung (2 Stunden vor Abgang des Zuges, auf Zwischenstationen 24 Stunden vorher); der Auflieferung (eine Stunde vorher)[4]; der Abholung (innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges, wenn diese aber zwischen 6 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens erfolgt, dann zwischen 6 und 8 Uhr Morgens); für jede Stunde späterer Abholung ist ein Standgeld zu zahlen[5]; der Lieferung. Die Lieferungszeit ist keine eigenthümliche, sie ist die für „gewöhnliches Gut", ausgenommen, daß begleitete Equipagen und andere Fahrzeuge, welche mit Personenzügen zu befördern sind, mit dem ersten Personenzug, eine spätere Strecke vielleicht erst mit dem nächstfolgenden, befördert werden[6]. Bestimmt ist ferner über die Haftpflicht wegen Verlust und Beschädigung und wegen verspäteter Ablieferung von Equipagen und andern Fahrzeugen[7]. Vgl. hierüber unten § 98 und 109.

1) B. R. § 35. 2) § 35. 3) § 37. 4) § 35.
5) § 36. 6) § 39. 7) § 38. 39.

§ 57.

Lebende Thiere.

Das Reglement bestimmt in Betreff lebender Thiere, daß kranke Thiere gar nicht befördert werden, und wilde nur wenn es der Eisenbahnverwaltung beliebt[1]. Im Übrigen handelt es nur von nicht wilden und nicht kranken, also von gesunden zahmen Thieren. Nur solche sind fortan unter Thieren verstanden. Die Beförderung von Thieren kann ausgeschlossen sein wegen der Gefahr der Verschleppung von Seuchen[2]. Thiere werden nur von bestimmten Stationen aus und nur nach solchen Stationen hin befördert[3]; und gar nicht, wenn sie geknebelt oder in nicht hinlänglich geräumigen und luftigen Behältern aufgegeben werden[4]. Die Eisenbahnverwaltung bestimmt im einzelnen Fall, wie viele Thiere und mit welchen Zügen sie zu befördern sind; im Voraus ist nichts zugesichert, weil paßlicher Raum fehlen kann[5]. Bestimmt ist über die Zeit der Anmeldung und Auflieferung (zwei Stunden vor Abgang des Zuges)[6]; die Lieferungszeit[7];

1) B. R. § 40. Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. — Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

2) § 40. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr der Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

3) § 40. Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen.

4) Central-Blatt f. d. d. Reich. 1879. S. 480 § 3.

5) § 43. Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist, und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

6) § 43. Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden.

7) § 45. Die Lieferungszeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches

die Zeit der Ablieferung, des Ausladens, des Abtreibens, (zwei Stunden nach Ankunft des Zuges)[8]; die Zeit ist eigenthümlich, ist nemlich die für Reisegepäck (sofortige Ablieferung nach Ablauf der erforderlichen Zeit) in Betreff von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden[9]. Das Einladen und die weitere Sorge liegt ob dem Absender[10]; das Ausladen dem Destinatar[11]. Die Eisenbahnverwaltung darf Begleitung der Thiere fordern; nicht aber Begleitung kleines Viehes (namentlich Geflügels) wenn es in geeigneten Behältern ist; der Begleiter reiset regelmäßig in dem betreffenden Viehwagen[12]. Nach Ablauf der Ablieferungszeit darf ein Standgeld gefordert, auch (oder, und) das Thier auf Gefahr und Kosten des Absenders in Verpflegung gegeben werden[13]. Der Fahrpreis

Gut, und berechnet sich nach den im Abschnitte III. enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit maßgebend sind.

8) § 43. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

9) § 45. Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der § 28. Alinea 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden.

10) § 40. Der Absender bezw. Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

11) § 40. Der . . . Empfänger muß das . . . Ausladen . . . aus denselben (den Wagen) . . . selbst besorgen oder besorgen lassen.

12) § 40. Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transports zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

13) § 43. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung

ist vorweg, am Abgangsort zu zahlen[14]. Ferner ist bestimmt über die Haftpflicht wegen Verlust und Beschädigung von Thieren[15] und wegen verspäteter Ablieferung von Thieren[16].

Besonders ist bestimmt in Betreff von Hunden. Jedoch nur daß die Beförderung in abgesonderten Behältnißen geschieht; und daß Hunde, welche „als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden", wenn sie nicht nach Ankunft auf der Bestimmungsstation sofort abgeholt werden, nicht weiter zu verwahren sind[17]. Diese Bestimmung ergiebt eine ungültige Vereinbarung.

Ein eigener § (42) bestimmt über die „Beförderung von Pferden"[18]. Die Bestimmungen sind aber ganz dieselben,

zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

14) § 43. Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

15) Vgl. unten § 94. 95. 108. 16) Vgl. unten § 112.

17) § 41. Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen. Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, anderenfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§ 40. und 43.

18) § 42. Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf

wie die des § 43 über die „Beförderung von andern Thieren", nur daß bei Pferden eine Stunde statt zwei Stunden maaßgebend ist[18].

§ 58.

Declaration und äußere Bezeichnung.

Nach dem Reglement § 48. 47 ist der Absender verpflichtet zur Declaration und zur äußern Bezeichnung des Collo. Er ist verpflichtet

1. zur richtigen und genauen Declaration, nemlich zu einer Angabe solchen Inhaltes, daß nunmehr (soweit dies überhaupt auf Grund einer wörtlichen Erklärung möglich ist) geprüft werden kann, ob die Sache vom Transport ausgeschlossen oder ob sie nur unter Bedingnißen und unter welchen zuzulassen ist. Eine weitere Prüfung ergiebt sodann, ob der Angabe die Wirklichkeit entspricht[1]. Die Folge einer unrichtigen oder ungenauen

dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

18) Nur in der Fassung besteht im Übrigen der Unterschied des § 42 und 43. Zum Beispiel: Zahl — Quantität; der Züge — des Zuges; in der Nacht — in der Nachtzeit; des Morgens früh vor 7 Uhr — des Morgens vor 7 Uhr; angemeldet werden — vorher angemeldet werden; der etwa ausgestellten Beförderungsscheine — der Beförderungsscheine; das Abführen — das Ausladen und Abtreiben; mit Ablauf dieser Frist — nach Ablauf; Abgangsort — Absendungsort. — Bei Pferden (§ 42) ist nicht erwähnt, was bei „andern Thieren" (§ 43) bestimmt ist, daß „nach Ablauf der Frist die Eisenbahnverwaltung berechtigt ist, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben"; die Meinung ist aber schwerlich die, daß diese Bestimmung für Pferde nicht gelten solle.

1) Das Obige ergiebt sich aus der Bestimmung des B. R. § 48, welche in der folgenden Note abgedruckt ist.

Declaration[2] ist möglicherweise Strafe und Schadensersatz. Immer, d. h. gleichviel ob Schaden entstanden ist oder nicht, ist eine Conventionalstrafe verwirkt. Diese ist, wenn sie überhaupt gefordert werden kann, schon durch die Auflieferung verwirkt und beträgt für jedes Kilogramm zwölf Mark; verpflichtet zur Zahlung derselben ist, da sie auf Grund des Frachtvertrages gefordert wird, der Absender oder der Destinatar oder der eine wie andere; sie ist aber nur einmal, nicht doppelt zu zahlen.

2. Äußere Bezeichnung[3]. Nach dem Reglement dürfen die Eisenbahnverwaltungen in Betreff aller Güter außer einer deutlichen Bezeichnung des einzelnen Collo im Frachtbrief[4] überdies verlangen eine damit genau übereinstimmende Bezeichnung auf dem Collo und hier auch eine Bezeichnung der Bestimmungsstation; diese zweifache[5] „äußere" (auf dem Collo) Bezeichnung soll eine dauer-

2) Das im Text Folgende enthält das B. R. § 48. Wer unter falscher oder ungenauer Deklaration die vom Transport gänzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände zur Beförderung aufgiebt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden. Die Konventionalstrafe kann nach Befinden der Umstände von dem Versender oder von dem Empfänger des Gutes eingezogen werden.

3) B. R. § 47. Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50. Nr. 3.) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

4) B. R. § 50 Nr 3. Vgl. unten § 60. Seite 123.

5) Das Reglement (vgl. oben die Note 3), welches nur in Betreff der Bezeichnung der Bestimmungsstation der dauerhaften Weise erwähnt, ist nicht in dieser Beschränkung zu verstehen.

hafte sein, sofern die Beschaffenheit des Collo dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

§ 59.

Abschluß des Frachtvertrages.

Der Abschluß des Frachtvertrages mit einem Eisenbahnunternehmer[1] ist nach dem Reglement nicht formlos. Die Form ist ein mit dem Expeditionsstempel versehener Frachtbrief. Nur vermittelst dieses Zweifachen wird der Vertrag geschlossen. Sofort mit der Aufdrückung des Expeditionsstempels, nicht früher und nicht später, ist er da. Der Abschluß begründet zugleich vereinbarterweise die Vermuthung der geschehenen vollständigen Auflieferung des in dem abgestempelten Frachtbrief declarirten Gutes. Dem Eisenbahnunternehmer steht der Beweis frei, daß diese Auflieferung in Wirklichkeit nicht geschehen ist[2]; nicht aber ein die Befugniß den Stempel zu brauchen betreffender Beweis[3]. Wenn der Absender eine besondere Beurkundung der geschehenen Auflieferung beantragt, so erhält er entweder einen sogenannten Aufnahmsschein oder das von der Expedition unterschriebene Wort Duplicat auf einem zweiten Exemplar des Frachtbriefes[4,5].

1) B. R. § 49. Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Frachtbriefes Seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels Seitens der Expediton der Absendestation geschlossen. Die Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach geschehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe deklarirten Gutes (cfr. §. 55. Al. 2.). Mit diesem Zeitpunkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten und gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

2) So auch ROHG Bd 9. S. 440.

3) Anders ROHG a. a. O.

4) Eger S. 109—113.

5) B. R. § 50 Nr 5. Wünscht der Absender eine Bescheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eisenbahn, so hat derselbe, sofern ihm die nach den besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen etwa gestattete Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine“ nicht genügt, zwei gleichlautende

§ 60.

Frachtbrief.

Über den Frachtbrief bestimmt das Reglement § 50.

I. Die Eisenbahnunternehmer fordern die Ausstellung eines Frachtbriefes[1]. Sie bescheiden sich, andere Urkunden als den Frachtbrief nicht beliebig fordern zu wollen und zu dürfen[2]. Angenommen wird nur ein solcher Frachtbrief, welcher dem Reglement und dem HGB entspricht[3]. Das Reglement verlangt einen ungebrauchten[4] Frachtbrief, lehnt also ab die sog. Ursprungsfrachtbriefe[5]; und verlangt für bestimmte Sachen einen separaten Frachtbrief. Separate, nemlich nicht auch andere Sachen betreffende Frachtbriefe sind erforderlich für folgende Sachen. 1. Die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Sachen. 2. Die vom Absender oder Empfänger aufzuladenden oder abzuladenden Sachen. 3. Die unter Zoll- und Steuercontrole

Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eisenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat" vollzogen zurückgegeben wird.

Dieses Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladescheines.

1) B. R. § 50. Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, von der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe begleitet sein.

Die Worte enthalten eine Anwendung des Satzes 2 des Art. 391 des HGB: Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen.

2) § 50 Nr. 9. Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet.

3) § 50 Nr. 2 und Nr. 9. Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Bestimmungen dieses Reglements abweichende Vorschriften enthalten, kann verweigert werden. — Ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dieses Reglement für statthaft erklärt worden sind.

4) § 50 Nr. 2. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eisenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eisenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

5) Vgl. Eger S. 101. 102.

stehenden Sachen. 4. Die Sachen, welche ein Zusammenladen mit andern Sachen nicht vertragen. 5. Bei Aufgabe von Wagenladungen ist für jeden Wagen ein separater Frachtbrief erforderlich[6].

II. Den Inhalt des Frachtbriefes betreffend enthält das Reglement Erweiterungen und Erläuterungen des Art. 392 des HGB. Der Frachtbrief soll enthalten ein Ortsdatum und Zeitdatum; deutliche Bezeichnung der Güter[7]; den Namen des Absenders, geschrieben oder gedruckt; die deutliche und genaue Bezeichnung des Destinatars und des Bestimmungsortes[8]. Es darf hinzugefügt werden der Transportweg[9]. Wenn der Bestim-

6) B. R. § 50 Nr. 1. (vgl oben Seite 99 Note 5). Für die laut § 48 Litt. B. nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, so sind auch für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuer-Kontrole stehenden Waaren besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

7) § 50 Nr. 3. In dem Frachtbriefe sind Ort und Datum der Ausstellung anzugeben und die Güter nach Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtstücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den besonderen Vorschriften der annehmenden Eisenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieser Vorschriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

8) § 50 Nr. 3. Der Frachtbrief muß die Unterschrift des Absenders oder eine gedruckte beziehungsweise gestempelte Zeichnung seines Namens, sowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Bestimmungsortes enthalten.

9) § 50 Nr. 3. Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist im Frachtbrief neben der Adresse der Transportweg bestimmt anzugeben und muß dieser von Seiten der Bahn eingehalten werden. Fehlt die Angabe des Transportweges, so wählt die Versand-Expedition auf Gefahr des Absenders denjenigen Weg, der ihr in dessen Interesse am zweckmäßigsten erscheint. Eger S. 104. (Instradirungsrecht des Absenders).

mungsort nicht ist gelegen an einer Eisenbahn oder eine für den Güterverkehr nicht eingerichtete Eisenbahnstation ist, dann ist auch anzugeben die Eisenbahnstation, von welcher aus der Adressat den Weitertransport besorgen soll[10]. Für den Frachtbrief ist ein Formular vorgeschrieben[11]; an die Stelle des früheren ist vom 1. Januar 1879 an ein neues getreten[12].

III. Über den Frachtbrief als Beweisurkunde[13] ist im Reglement bestimmt, die Beweiskraft also vereinbart. Der abgestempelte[14] Frachtbrief liefert Beweis über den

10) § 50 Nr. 6. Bei Versendungen von Gütern nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen oder nach Eisenbahnstationen, welche für den Güterverkehr nicht eingerichtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61. und 65.).

11) § 50. Nr. 7 und 8. 7) Das Formular zum Frachtbriefe ist in den Anlagen B. und C. vorgeschrieben [über das neue vgl. oben § 49 Seite 91.] und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung Seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen gegen eine im Tarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite [ist neu statt Adreßseite] des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten [ist neu statt nothwendigen] Raumes, die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

8) An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als gültig anzuerkennen.

12) Vgl. oben § 49 Seite 91.

13) Vgl. oben § 8 Nr VI.

14) § 50 Nr 2. Auf Verlangen des Absenders ist der Stempel der Expedition der Absendestation (§ 49.), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend ist, in seiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Inhalt des Frachtvertrages[15]. Jedoch ist bei Gütern, deren Aufladen oder Abladen der Absender oder der Empfänger besorgt, die im Frachtbrief enthaltene Angabe des Gewichts oder der Menge (Stückzahl) nicht beweisend, es möchte denn bahnseitig das Quantum ermittelt und im Frachtbrief bescheinigt sein. Eine solche Ermittelung, Feststellung, darf verlangt werden, wenn sie ohne erheblichen Aufenthalt möglich ist und zu der des Gewichts die auf dem Bahnhof vorhandenen Wägevorrichtungen ausreichen[16].

IV. Den Schaden, welcher durch Unrichtigkeit, Undeutlichkeit, Ungenauigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben entstanden ist, trägt der Absender[17]; ein Beispiel giebt verkürzte Fracht[18]. Auch kann eine Conventionalstrafe verwirkt sein[19]. Die Eisenbahn-Expedition darf die Thatsachen feststellen lassen[20].

15) § 50 Nr. 2. Der nach §. 49. abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender,

16) § 50 Nr. 2. jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder der Menge des Gutes in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe, bescheinigt ist. Den Anträgen auf bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muß die Eisenbahn gegen eine von der Aufsichtsbehörde festzusetzende Gebühr nachkommen, sofern die Güter vermöge ihrer Beschaffenheit eine derartige Feststellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweise sofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnseitige Feststellung der Stückzahl oder des Gewichts nicht stattgefunden, so muß der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weise, als durch Berufung auf den Frachtbrief erbracht werden.

17) Vgl. oben § 8 Nr VI. 2. Seite 19. 18) § 50 Nr 4.

19) Alles Vorige im Text unter IV. enthält das Reglement § 50 Nr 4.

Der Versender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes

§ 61.

Frachtgelder. Berechnung und Zahlung.

Das Reglement enthält in § 52 und 53 Willenserklärungen der Eisenbahnunternehmer über Berechnung und Zahlung der „Frachtgelder“. Unter diesem Ausdruck sind verstanden theils Geldsummen, deren Betrag vorweg in den Tarifen bestimmt ist, theils dem Betrag nach unbestimmte baare Auslagen der Eisenbahnen. Die baaren Auslagen wollen sie ihrem wirklichen Betrage nach ersetzt erhalten. Für die übrigen Beträge, welche sie verlangen, verweisen sie auf die Tarife; außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen „darf nichts erhoben werden“, wollen sie also nichts beanspruchen. Der Absender kann also durch Einsicht der Tarife genau erfahren, was er zu zahlen haben wird. Jedoch sind Abrundungen des Gewichts und der Geldsummen vorbehalten: mindestens 30 Kilogramm sind zu veranschlagen und angefangene 10 resp. 100 Kilogramm (bei Collogütern resp. Wagenladungsgütern) sollen für voll gelten; weniger als 5 Pfennig wird gar nicht, 5 Pfennige und mehr wird für 10 Pfennige gerechnet [1]. Unrichtige Berechnungen sollen ausgeglichen werden [2].

und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eisenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte, eine Konventionalstrafe nach Maßgabe ihrer besonderen Vorschriften von dem Versender oder Empfänger erheben.

20) § 50 Nr 4. Die Eisenbahn-Expedition ist befugt, die Uebereinstimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Absenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindestens zwei Zeugen, zu prüfen und verifiziren zu lassen.

1) Für Genaueres und Weiteres ist das Reglement § 52 nachzusehen.

2) B. R. § 53 letzter Satz. Unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie

Zahlung [3]. Die Frachtgelder müssen nicht sofort, bei Aufgabe des Gutes, berichtigt werden; sie dürfen auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen werden. Die sofortige Berichtigung wird nur verlangt, wenn die Sache dem schnellen Verderben unterliegt oder die Fracht nicht deckt, beides nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn [4]. Dieses Ermessen, da es nicht Willkür ist, unterliegt im Fall des Streites der richterlichen Prüfung.

Der obige allgemeine, nämlich Jedermann offerirte und deshalb Niemand zu versagende Vertragsinhalt wird durch Vertragsabschluß ein concreter nemlich unter bestimmten Personen vereinbarter [5].

§ 62.

Nachnahme und Provision.

Nachnahmen sind Geldsummen, welche auf den Destinatar zur Zahlung angewiesen werden im Frachtbrief. Diese Summen können hinterher, nachdem der Destinatar sie der Eisenbahnverwaltung bezahlt hat, von dieser dem Absender erstattet werden, oder sie können vorweg dem Absender von der Eisenbahnverwaltung bezahlt werden, in welchem Fall diese wegen dieses ihres Vorschusses durch das Pfandrecht des Frachtführers am Frachtgut [1] gesichert (gedeckt) ist, soweit nemlich der Werth des Gutes dazu ausreicht. Der Ausdruck Nachnahme deutet also auf die

Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zuviel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

3) B. R. § 6. Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirten Kurse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht. 4) B. R. § 53.

5) Vgl. oben § 49 und unten 74. 1) HGB Art. 409.

Ertheilung und Annahme eines Eincassirungsauftrages ohne oder mit Vorwegzahlung; danach giebt es eine Nachnahme ohne Vorwegzahlung und eine Nachnahme mit Vorwegzahlung. In dem Reglement wird offerirt die Nachnahme von Spesen, von Vorschüssen, von baaren Auslagen, von Frachtgeldern. Es wird offerirt

1. die Nachnahme der auf den Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, specificirter oder nicht specificirter jenachdem die Eisenbahn es im einzelnen Fall verlangt oder nicht[2]. Nachnahme heißt hier nicht nur die Eincassirung (wie immer), sondern auch die Vorwegzahlung[3]. Es wird offerirt

2. die Vorwegzahlung („Vorschüsse auf den Werth des Gutes“) und hinterherige Eincassirung, um sich bezahlt zu machen, von Summen bis zur Höhe von 300 Mark[4].

Beide Offerten haben aber die Voraussetzung, daß der Betrag der Spesen resp. Vorschüsse durch den Werth des Gutes sicher gedeckt wird nach dem Ermessen des expedirenden Beamten[5]. Dieses Ermessen, da es nicht Willkür ist, unterliegt im Fall des Streites der richterlichen Prüfung. Es wird offerirt

3. die Eincassirung, um sich bezahlt zu machen, des Betrags der in § 52 des Reglements erwähnten baaren Auslagen[6]. Es wird offerirt

2) B. R. § 54 Satz 1. Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifizirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

3) Dies ergiebt § 54 Satz 2.

4) § 54 Satz 2. Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

5) § 54 Satz 2.

6) § 54 Satz 5. Für baare Auslagen (§ 52.), welche ebenfalls

4. die Nachnahme von Frachtgeldern für den Fall eines durchgehenden Frachtbriefes[7].

Für jede „aufgegebene Nachnahme“ d. h. vereinbarte Eincassirung, sei es ohne oder mit Vorwegzahlung, kann eine Provision gefordert werden[8], auch wenn der Auftrag hinterher zurückgenommen („die aufgegebene Nachnahme zurückgezogen“) ist; und zwar eine Provision in der Höhe, wie sie in den Tarifen der Aufgabestation resp. der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmt ist. Provisionsfrei ist die Nachnahme der Frachtgelder im Fall eines durchgehenden Frachtbriefes[9].

Wenn die „Nachnahme eingegangen“ ist, d. h. hier wenn die ohne Vorwegzahlung nachgenomme Geldsumme ist bezahlt also eincassirt, so wird von diesem Umstand der zum Empfang dieser Summe berechtigten Person sofort Nachricht gegeben und derselben sofort die Summe ausbezahlt[10]. Zum Empfang berechtigt und auch zur Forderung ist die Person, welche den Eincassirungsauftrag ertheilt hat; es kann auch neben ihr oder statt ihrer eine andere Person zum Empfang oder selbst zur Forderung berechtigt sein, dies bestimmt sich nach allgemeinen Grundsätzen.

nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

7) § 54 Satz 4. . . . . im Fall des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder . . . .

8) § 54 Satz 3. Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet.

9) § 54 Satz 4. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

10) § 54 Satz 7. Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

Beurkundet wird die Ertheilung und Annahme des Eincassirungsauftrages auf dem abgestempelten Frachtbrief und auf dem etwaigen Duplicat und auf dem etwaigen Aufnahmsschein; auch darf ein besonderer Nachnahmeschein unentgeltlich gefordert werden[11].

§ 63.

Zollamtliche Abfertigung.

Hieher gehört der § 51 des Reglements. Derselbe enthält theils eine fast wörtliche Wiederholung theils eine weitere Ausführung des Art. 393 des HGB. Die gesetzlichen Verpflichtungen des Absenders sind nun überdies vereinbarte, und gültig vereinbarte, denn Art. 423 trifft hier nicht zu.

Satz 1 des § 51 ist wörtliche Wiederholung von Satz 1 des Art. 393, mit dem Zusatz „bei Übergabe des Frachtbriefes"[1]. Eine Ergänzung von Satz 1 enthält der vorletzte und letzte Satz des § 51[2].

Satz 2 enthält eine gültige Erläuterung, auch in den Worten „für ein Verschulden nicht verantwortlich"[3]. Nur

11) § 54 Satz 6. Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. § 50 Nr. 5.), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

1) Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen.

2) Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

3) Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Nothwendigkeit oder Richtigkeit oder Zulänglichkeit der Begleitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger im Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut

daß dadurch die Verantwortlichkeit wegen dolus und culpa lata nicht abgewandt ist.

Satz 3 ist Wiederholung von Art. 393 Satz 2; aber mit Weglassung der Worte „sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt"[4]. Diese Weglassung befreiet von aller Verantwortlichkeit ausgenommen wegen dolus und culpa lata.

Satz 4 und alle folgenden Sätze begründen neue Vereinbarungen, nemlich über die Vermittelung der zoll- und steueramtlichen Behandlung der Güter.

1. Die Eisenbahnverwaltung ist nicht verpflichtet, die Vermittelung, wenn eine solche beantragt wird, zu übernehmen, sie darf aber den Antrag so verstehen, daß sie für den Fall der Ablehnung die Vermittelung einem Spediteur übertragen möge, welchen sie zu wählen hat, falls nicht eine Mittelsperson im Frachtbrief genannt ist[5].

2. Dadurch daß die Eisenbahnverwaltung eine solche Vermittelung übernimmt und auch Vorschüsse macht, „übernimmt sie keine Verantwortlichkeit"[6]. Dies unterliegt natürlich vernünftiger Auslegung.

ohne Begleitpapiere oder mit unzulänglichen Papieren etwa vorgekommenes Verschulden nicht verantwortlich.

4) Dagegen haftet der Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder Mangels der Begleitpapiere treffen.

5) Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt gestellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu übernehmen, und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu übertragen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

6) Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten Antrag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen Deklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die zoll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie andere öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschriftsmäßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu entrichten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Verantwortlichkeit.

3. Sie gilt als beauftragt, im Fall unstatthafter Anträge so zu verfahren, wie es nach ihrem Ermessen dem Interesse des Absenders entspricht[7].

4. Wenn sie Güter ohne die Versteuerung betreffende Begleitpapiere zur Beförderung erhalten hat, wo also die Frachtbrief-Deklaration maaßgebend ist, nun aber eine solche fehlt oder sie unrichtig oder unvollständig ist, so soll wegen des Schadens, welcher ihr daraus erwächst, daß sie auf Grund des Frachtbriefes die Zolldeclaration macht, verantwortlich sein der Absender und auch der Empfänger[8]. Es fragt sich, ob durch eine solche Vereinbarung zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender verpflichtet werden kann der Empfänger? Da dies unmöglich ist lediglich durch den Vertrag zwischen jenen beiden, so kommt es auf hinzukommende Umstände an.

§ 64.

Zeit der Auflieferung und der Wegbeförderung.

I. Die Zeit der Auflieferung und die Zeit der Verladung (nemlich der Aufladung und Verladung für den Fall, daß der Absender dies zu besorgen hat) ist eine

7) Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Falle gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet.

8) Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbrief-Deklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

bestimmte. Die eine wie andere muß geschehen „in den festgesetzten Expeditionszeiten.“ Nur Eilgut, nicht anderes („gewöhnliches“) Frachtgut, wird an Sonntagen und Festtagen, und beides nur zu bestimmten Tageszeiten angenommen (und abgeliefert)[1]. Für den Fall, daß das in einem und demselben Frachtbrief enthaltene Gut nicht nach Ablauf von 24 Stunden weiter befördert werden kann, und dies an dem Absender liegt, indem die Auflieferung nur theilweise oder mit nicht genügendem Frachtbrief erfolgt ist, kann die Eisenbahn wegen der Lagerung der aufgelieferten Güter für die spätere Zeit ein Lagergeld verlangen[2]. Bei Wagenladungen bestimmt die Zeit der

1) B. R. § 56 Satz 1. 2. 3. 4. 5. Das Gut muß' in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, bez'ehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Deklaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§ 59.).

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslokalen und beziehungsweise auch in einem Lokalblatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage C.) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert.

Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe nach Anlage B. aufzugeben.

2) B. R. § 60 Nr 2. Satz 1. 2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, [oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen,] kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, [beziehungsweise, wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist,] von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbrief-Sendung, [beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe] ein Lagergeld erheben lassen. — Um die zwei Fälle (theilweise Auf-

Gestellung der Wagen der Antrag des Absenders, es ist ein bestimmter Tag anzugeben[3]. Für den Fall, daß der Absender die von ihm zu besorgende Aufladung und was ihm sonst obliegt nicht rechtzeitig vollständig beschafft hat, kann die Eisenbahn eine, wie es genannt wird, Conventionalstrafe, auch, wenn sie das geladene Gut entladet und lagert, ein Lagergeld verlangen[4]. Für den Fall daß die Eisenbahn der übernommenen Verpflichtung, Wagen zu stellen, nicht rechtzeitig nachgekommen ist, bestimmt das Reglement eine Conventionalstrafe[5]. Durch die Vereinbarung dieser Conventionalstrafe ist gegen die Eisenbahn der Anspruch auf einen den Betrag derselben übersteigenden Schadensersatz nicht ausgeschlossen[6][7].

lieferung, ungenügender Frachtbrief) leichter übersehen zu können, ist der eine Fall von mir eingeklammert worden.

3) B. R. § 56 vorletzter und letzter Satz.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

4) B. R. § 60 Nr 2 Satz 2. Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. § 56 am Schluß) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahn-Wagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

5) B. R. § 60 Nr 2 letzter Satz. Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Konventionalstrafe zu entschädigen, sofern sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

6) HGB Art. 284 letzter Satz.

II. Die Zeit der Wegbeförderung ist dahin im Reglement bestimmt also vereinbart, daß sie der Reihenfolge der Auflieferung entsprechen solle[8]. Außerdem ist die gesetzliche Bestimmung vereinbart, daß auf sie nicht Begünstigung der Person einwirken dürfe[9].

§ 65.

Contreordre.

Dieser § entspricht dem obigen § 15. Das Reglement § 59 enthält in einigen Sätzen Bestimmungen, welche also nunmehr vereinbarte und gültig vereinbarte sind, welche den Art. 402 des HGB theils wiederholen theils ergänzen.

Satz 2 ist übereinstimmend[1] mit Satz 1 des Art. 402 des HGB.

Satz 3 enthält einen Zusatz[2]; ebenso enthält Satz 4 einen Zusatz[3], letzterer betrifft den Ort, wo die Contreordre des Absenders erklärt werden soll, berührt nicht die Zeit derselben, welche Satz 2 und 5 (dem HGB entsprechend) bestimmt.

7) Zu dem in den drei vorigen Noten 2. 3. 4. angeführten Reglement § 60 Nr 2 ist zu vgl. Reglement § 60 Nr 6; diese Nr 6 ist abgedruckt unten § 72 Note 2.

8) B. R. § 56 Satz 6. In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel.

9) Hierüber vgl. unten § 76.

1) B. R. § 59 Satz 2. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat.

2) B. R. § 59 Satz 3. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplikat (§ 50. Nr. 5.) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

3) B. R. § 59 Satz 4. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Satz 5 ist eine Wiederholung[4] des letzten Satzes des Art. 402 des HGB.

Kraft § 60 des Reglements ist ferner vereinbart, daß für den Fall der (willkürlichen) Contreordre ein, wie es genannt wird, Lagergeld oder Reugeld gezahlt werde[5].

§ 66.

Lieferungszeiten. (Transportfristen. Expeditionsfristen).

Das Reglement bestimmt in § 57 über „Lieferungszeit. Berechnung derselben." Und zwar Folgendes[1]: Jede Bahnverwaltung publicirt für ihren Localverkehr („den Verkehr innerhalb ihres Bahngebietes") Lieferungszeiten, bestehend aus Transportfristen und Expeditionsfristen. Jenachdem das Gut Eilgut oder Frachtgut ist, ist die Expeditionsfrist 1 Tag oder 2 Tage; und die Transportfrist für je, auch nur angefangene, 225 Kilometer 1 Tag oder 2 Tage, die Berechnung geschieht nach der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabestation und Bestimmungsstation. Zuschlagfristen dürfen mit

4) B. R. § 59 Satz 5. Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

5) B. R. § 60 Nr 1. 1. Wer ohne die im § 58. erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei bloß angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmäßige Reugeld zu zahlen. — Hiermit ist zu vgl. Reglement § 60 Nr 6; diese Nr 6 ist abgedruckt unten § 72 Note 2.

1) Vgl. Eger S. 168—189.

oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde festgesetzt und publicirt werden für Messen und andere außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse, und auch wenn das Gut zu transportiren ist über einen nicht überbrückten Fluß oder vermittelst einer zwischen mehreren an einem größeren Ort mündenden Bahnen bestehenden Verbindungsbahn. Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes folgenden Mitternacht. Der Lauf der Lieferungszeit ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Bahnverwaltung eingetretenen Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung des Transportes. Innerhalb der Lieferungszeit muß, damit sie gewahrt sei, (m. a. W. der Ausdruck Lieferungszeit bezeichnet eine Zeit, innerhalb welcher Folgendes geschehen sein soll:) entweder der Person, an welche die Ablieferung zu geschehen hat, das Gut zugeführt sein („Behausung oder Geschäftslocal") oder falls eine solche Zuführung nicht zu geschehen hat, dem Destinatar schriftliche Nachricht wirklich zugestellt oder für ihn zur Post gegeben sein, oder das „Bahnhof restante" aufgegebene Gut auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt sein.

§ 67.

Ablieferung. Benachrichtigung. Weiterbeförderung.

I. Vereinbarterweise ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, am Bestimmungsort dem Destinatar den Frachtbrief und das Gut abzuliefern[1]. Sie ist verpflichtet, nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und der Bereitstellung desselben dem Destinatar hiervon sofort

1) B. R. § 59 Satz 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern.

schriftliche Nachricht zu geben; es bedarf nicht einer solchen Benachrichtigung, wenn sie das Gut an die Wohnung oder das Geschäftslocal des Destinatars befördert; und gar keiner, wenn das Gut „Bahnhof restante" gesandt ist[2]. Durch diese Benachrichtigung und das Bereithalten hat die Eisenbahn ihrer Verpflichtung, die Ablieferung zu bewirken, zunächst genügt, vorausgesetzt daß sie das Gut dort und dann bereit hält, wo und wann es abzuliefern ist. Ort und Zeit der Ablieferung sind immer vereinbart, weil im Reglement bestimmt. Hiervon genauer in den folgenden §§.

II. Anders ist es, wenn die Ablieferung am Bestimmungsort gar nicht Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung ist. Dieser Fall[3, 4] ist vereinbarterweise dann vorhanden, wenn der Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen

2) B. R. § 59. Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet. — Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisirt.

3) Über denselben bestimmt das Reglement § 61 Satz 3. 4. 5. „Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiterbefördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. § 59.).

4) Was bedeutet das Wort „sofortiger" in § 61 des Reglements? Wörtlich genommen, daß nur solche Verfügungen zu beachten sind, welche über sofortige Weiterbeförderung getroffen sind. Das Wort „sofortiger" ist aber nicht zu scharf zu nehmen.

ist oder eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist. In diesem Fall hat vereinbarterweise die Eisenbahn das Recht, das Gut für Rechnung des Absenders einer von ihr auszuwählenden, selbstverständlich mit Sorgfalt auszuwählenden, Person zur Weiterbeförderung nach dem Bestimmungsort zu übergeben, also mit ihr für Rechnung des Absenders einen Frachtvertrag zu schließen, nach ihrer Wahl in dessen Namen oder in eigenem Namen. Sie hat aber in diesen Beziehungen die Verfügungen des Absenders und des Destinatars zu beachten, wenn auch vielleicht denselben nicht durchweg zu entsprechen; hierfür kommt es auf den Inhalt der Verfügungen an und darauf, ob dieselben vorweg erklärte also vereinbarte oder nachträgliche sind. In diesem soeben erörterten Fall hat die Eisenbahn nur die Verpflichtungen des Spediteurs[5]. Anders ist aber für den Fall vereinbart, daß die Eisenbahn eine Rollfuhr nach dem Bestimmungsort eingerichtet hat[6]. In diesem Fall besteht für sie die Haftpflicht des Frachtführers auch für den Transport nach dem Bestimmungsort[7].

§ 68.

Ablieferungsort. Ablieferungszeit. Nachwägung. Retention.

I. Ablieferungsort. Dieser Ort ist vereinbart durch die Bezugnahme auf das Reglement. Nach § 59 hat die Eisenbahn ihrer Pflicht, die Ablieferung zu bewirken,

5) Dies ist in § 65 des Reglements ausdrücklich ausgesprochen. Es ist gültig vereinbart; vgl. unten § 115.

6) B. R. § 61 Satz 5. Die vorstehende . . . . . bestellt hat. Vgl. Note 3.

7) So ausdrücklich B. R.. § 65 letzter Satz. In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59.) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

zunächst genügt durch das Bereithalten des Frachtgutes in ihren Expeditionslokalen (auf den Güterböden) oder die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen[1]. Das Frachtgut ist also nach Ankunft in der Ortschaft der Ablieferung Holgut. Der Adressat hat die Verpflichtung und das Recht der „Selbstabholung". Wenn er aber nicht vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort und rechtzeitig den Willen der Abholung erklärt hat, so kann er gegen das Bringen des Gutes, wenn es nun (freiwillig) geschieht, nichts erinnern[2]. Die Eisenbahn ist also nicht verpflichtet, was übrigens noch ausdrücklich im Reglement[3] gesagt ist, das Frachtgut an die Behausung oder an das Geschäftslocal des Adressaten zu befördern. Sie ist aber dazu berechtigt, denn sie darf das Abholungsrecht beschränken oder sogar ausschließen im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde[4]. Wenn sie in Ausübung dieses Rechts oder kraft neuer Vereinbarung die Beförderung an die Behausung oder das Geschäftslocal des Adressaten übernimmt, so befördert sie oft durch besondere Rollfuhr-Unternehmer[5 6],

1) B. R. § 59. Nach geschehener Zahlung .... erfolgt .... die Auslieferung des Guts in den Expeditionslokalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen.

2) B. R. § 59. Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen oder sich anderer, als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güter-Expedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güter-Expedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen.

3) B. R. § 59 Satz 6. Abgedruckt oben § 67 Note 2.

4) B. R. § 59. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden.

5) B. R. § 59. Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden

welche sie zum Abfahren (sie hat sie auch zum Anfahren) bestellt. „Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus andern Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerwaltung gefahren (gebracht) werden müssen“[7]. In Betreff dieser Güter hat die Eisenbahn ihrer Pflicht des Bereithaltens (nicht aber der Pflicht der Ablieferung)[8] genügt, wenn sie dieselben in diese Steuerlocale[9] in gehöriger Weise[10] eingeliefert hat[11].

II. Ablieferungszeit[12]. Das Reglement hat nähere Bestimmungen über die Zeit der Ablieferung des Gutes in den Expeditionslocalen[13] und über Lagergeld und Kosten-

von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der § 63. des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güter-Expeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

6) Ein hieher gehörender Fall ROHG Bd 7. S. 99—104.

7) B. R. § 59. Statt gefahren ist zu denken: gebracht.

8) Vgl. den folgenden § 65.

9) Unrichtige Ablieferung, nemlich an die Steuerbeamten auf dem Bahnhof zu Deutz statt an das Hauptsteueramt zu Köln in dem Fall des ROHG Bd 14. S. 1. 2.

10) ROHG Bd 2. S. 253.

11) Hieher der Fall des ROHG Entsch. Bd 2. S. 247—260. (Feuer in Gebäuden auf dem Bahnhof der österreichischen Südbahn zu Triest — 15 Ballen Tuchwaaren aus dem daselbst befindlichen österreichischen Zollmagazin verschwunden.) Die hier enthaltene Erörterung ist zum Theil wiederholt in Bd 8. S. 27—29.

12) Es sind drei Zeiten zu unterscheiden: 1. Expeditionsfrist; 2. Transportfrist (vgl. oben § 62); 3. Ablieferungsfrist.

13) B. R. § 59. 1) Die Güter sind, vorbehaltlich der unter 2. nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung resp. Empfang

ersatz[14]; und über die Zeit der Entladung der Wagen auf den Entladungsplätzen[15] und über Lagergeld und Wagenstrafmiethe[16]. Für Eilgüter ist eine sehr kurze Frist bestimmt[17]. Sonntage und Festtage werden nicht mitge-

(cfr. §. 57.) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Gutes.

14) B. R. § 60 Nr. 3. Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb 1 Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung resp. Abgabe bereit gestellt ist. — § 60 Nr. 5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagen-Strafmiethe nach Ablauf der in den besondern Vorschriften bestimmten Fristen. — Zu dem § 60 Nr 3 und 5 ist zu vgl. das Reglement § 60 Nr 6; diese Nr 6 ist abgedruckt unten § 72 Note 2.

15) B. R. § 59. 2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslokalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

16) B. R. § 60 Nr. 4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im § 59. Nr. 2. vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagen-Strafmiete festsetzen. — Hierzu § 60 Nr 5. Abgedruckt in Note 14. Zu dem § 60 Nr 4 und 5 ist zu vgl. das Reglement § 60 Nr 6; diese Nr 6 ist abgedruckt unten § 72 Note 2.

17) B. R. § 59. Eilgüter werden, sofern außergewöhnliche Verhältnisse nicht eine längere Frist unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft avisirt resp. binnen sechs Stunden dem Adressaten in seine Behausung zugeführt. Die Avisirung resp. Zuführung der später als 6

rechnet[18]. Unter den nähern Zeitbestimmungen ist (als Nr 4) aufgeführt und näher bestimmt der Fall nicht erfolgter Ankunft eines Theils der Sendung[19].

III. Nachwägung[20]. Der Empfänger hat das Recht, bei der Ablieferung zu verlangen Nachwägung der Güter in seiner Gegenwart und zwar entweder auf dem Bahnhof oder anderswo. Die Kosten der Nachwägung trägt der Empfänger oder die Eisenbahn, jenachdem ein von der letzteren zu vertretendes Gewichtsmanko nicht da ist oder da ist.

Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erst am folgenden Morgen verlangt werden. Die im §. 57. getroffenen Festsetzungen werden hierdurch nicht berührt.

18) B. R. § 59. 3) Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

19) B. R. § 59. 4) Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demselben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zusammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adressaten nicht verweigert werden, unbeschadet der auf Grund der §§. 62. ff. von ihm zu erhebenden Entschädigungs-Ansprüche. — Vgl. hierzu oben § 23 Nr. II.

20) B. R. § 59. Der Empfänger ist berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in seiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Diesem Verlangen muß die Eisenbahnverwaltung bei Kollogütern stets, bei Wagenladungsgütern insoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines dazu von der Eisenbahnverwaltung zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eisenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanko, so hat der Empfänger die durch die Verwiegung entstandenen Kosten beziehungsweise tarifmäßigen Gebühren, sowie die Entschädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanko festgestellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verursachten Kosten zu erstatten.

IV. Retention. Die Ablieferung erfolgt nur nach geschehener Zahlung desjenigen, was auf Grund dieses Transportes geschuldet wird, und Vorzeigung des und zwar mit einer Empfangsbescheinigung versehenen Frachtbriefes, und Einlieferung überdies einer separaten Empfangsbescheinigung; die Empfangsbescheinigung soll schlechthin den Empfang anerkennen[21]. Durch diese Anerkennung ist weder ein Beweisrecht noch sonst ein Recht erloschen.

§ 69.

Ablieferung an den Destinatar.

Das Reglement § 64 Satz 3 enthält den Satz:

> Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements [vgl. § 61.] stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Die auf Grund dieser Bestimmung geschehene Vereinbarung, also dieser Inhalt des Frachtvertrages, ist ungültig. Denn die gesetzliche Haftpflicht des Frachtführers dauert bis zur Ablieferung an den Adressaten[1]; diese Dauer ist nach Art. 423 eine absolute, und ein dieselbe abkürzender Befreiungsvertrag kommt unter den gestatteten Befreiungsverträgen nicht vor. Mithin kann der Ablieferung an den Adressaten nicht zum Vortheil der Eisenbahnunternehmer durch Vertrag gleichgestellt werden eine Ablieferung, welche nicht eine an den Adressaten ist, sondern eine andere, also nicht gleichgestellt werden eine an Zoll-

21) B. R. § 59. Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen &c. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung . . .

1) HGB Art. 403.

und Revisionsschuppen, Lagerhäuser, Spediteure. Durch eine solche Ablieferung erlischt die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers nur dann, wenn sie durch hinzukommende Umstände wirklich eine Ablieferung an den Adressaten wird. Den Adressaten benachrichtigen ist dazu nicht genügend.

§ 70.

Zeitweilige Hinderung des Transportes.

Hierüber bestimmt der § 58 des Reglements[1]. Es sind zunächst die Bestimmungen des Art. 394 Satz 2 und 3 des HGB wiederholt und gilt also die oben § 21 enthaltene Erörterung auch für den Eisenbahntransport. Das Reglement enthält außerdem folgende Vervollständigung jener Bestimmungen. Für die Höhe der Entschädigung wegen der Kosten der Vorbereitung des Transports und der Wiederausladung ist verwiesen auf „eine in den besondern Vorschriften festgesetzte Gebühr", und wegen der

1) B. R. § 58. Zeitweilige Verhinderung des Transports.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transports und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugehen.

Ansprüche für den theilweise geschehenen Transport auf den entsprechenden Theil der Fracht. Ferner ist eine Bestimmung, welche also vereinbart wird, für den Fall offerirt, daß die Fortsetzung des Transports auf dem vom Absender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist wohl aber möglich auf einem andern wenn auch längeren Wege. Für diesen Fall will die Eisenbahnverwaltung das Recht der Wahl haben, welches also vereinbart wird, entweder zu warten mit dem Transport bis er auf jenem Wege wieder möglich ist, oder diesen andern Weg zu benutzen, oder dem Absender die Bestimmung zu überlassen, was überhaupt geschehen solle.

§ 71.

Ablieferungshinderniße.

Das Reglement § 61 bestimmt[1] über das „Verfahren

1) Das Reglement § 61 lautet mit Weglassung von Satz 3. 4. 5. 8., also in den Sätzen 1. 2. 6. 7. folgendermaßen. Diese Sätze dürfen nicht auseinander gerissen werden, der Übersicht wegen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restante" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme Seitens des Adressaten, oder im Falle, daß der Adressat nicht zu

bei Ablieferungs-Hindernissen"[2]; dasselbe ist also vereinbart.

I. Das Verfahren ist dahin bestimmt, daß die Eisenbahnverwaltung 1. die Verpflichtung hat der Benachrichtigung des Absenders; und 2. das Recht, das Frachtgut anderswohin auf Lager zu geben (es ist genannt öffentliches Lagerhaus und Spediteur) unter Nachnahme ihrer Forderungen; und 3. das Recht des Verkaufes des Gutes; der Verkauf darf „ohne weitere Förmlichkeit geschehen, und soll, wenn das Gut dem Verderben ausgesetzt ist, sofort, sonst aber erst nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit und weiterer vier Wochen geschehen. — Es ist überdies bestimmt, also vereinbart, daß das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders lagert.

II. Als Voraussetzung für dieses Verfahren sind bestimmte Fälle aufgezählt, so daß, wenn diese Beschränkung nicht eine bloße Exemplification sein soll, die Ueberschrift des § 61 richtiger lautet: Verfahren bei bestimmten Ablieferungsfällen. Die Fälle sind folgende: 1. die Annahme („Ab- oder Annahme", später heißt es: „An- und Abnahme") ist verweigert; 2. sie ist nicht rechtzeitig bewirkt; 3. die Ablieferung („Abgabe") ist nicht thunlich geworden; 4. das „Bahnhof restante" lagernde Gut ist nicht abgefordert innerhalb der zur Meldung nachgelassenen Frist; 5. der Adressat ist nicht zu ermitteln.

Als Voraussetzung für die Verpflichtung der Benach-

ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglich und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle andern aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

2) So lautet die Überschrift des § 61. Übrigens gehört Satz 3. 4. 5. des § 61 gar nicht zu Ablieferungshindernissen, sondern zu der Frage nach der Weiterbeförderung an den Bestimmungsort hin. Vgl. oben § 67.

richtigung ist bestimmt nur der Fall 1. 2. 3. 4. Warum nicht auch der Fall 5, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist? Nachricht soll gegeben werden nur von dem Dasein des Falles 1. 2. 3. 4. und daß das Gut auf dem Lager der Eisenbahnverwaltung geblieben ist oder anderswohin auf Lager gegeben ist, nicht aber ist der Benachrichtigungspflicht gedacht für den Fall, daß in den Fällen 1. 2. 3. 4. der Verkauf beabsichtigt wird oder geschehen ist.

Als Voraussetzung für das Recht, das Gut anderswohin auf Lager zu geben, ist nur erwähnt der Fall 1. 2. 3. 4. Warum nicht auch der Fall 5, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist?

Als Voraussetzung für das Recht des Verkaufes des Gutes ist nur erwähnt der Fall 1. 2. 3. Warum nicht auch der Fall 4 und 5? Übrigens soll für das Recht des Verkaufes nicht genügen Fall 1. 2. 3., sondern es soll zu diesen Fällen noch hinzukommen der Umstand, daß dem Absender die Zurücknahme des Gutes angeboten ist aber unterbleibt oder daß der Absender nicht zu ermitteln ist. Warum sollen aber diese beiden Umstände nicht auch zu dem Fall 4 und 5 hinzukommen?

§ 72.

Lagergeld. Reugeld. Wagen-Strafmiethe. Conventionalstrafe.

Das Reglement § 60 bestimmt mit den Ausdrücken Lagergeld, Reugeld, Wagen-Strafmiethe über Vergütungen, welche der Absender und der Destinatar, und mit dem Ausdruck Conventionalstrafe über Vergütungen, welche der Absender, der Destinatar, die Eisenbahn in bestimmten Fällen nicht rechtzeitiger Leistung zu zahlen hat. Die einzelnen Bestimmungen sind gehörigen Orts angeführt, nemlich sofort an die Fälle, zu welchen sie gehören, ange-

schlossen worden[1]. Für sämmtliche Fälle ist, was die Höhe und Berechnung der Vergütung betrifft, verwiesen auf den Tarif und hat die Eisenbahn sich das Recht vorbehalten, welches also ein vereinbartes ist, unter Umständen die tarifmäßige Vergütung erhöhen und selbst die maaßgebenden Fristen verkürzen oder verlängern zu dürfen[2].

Zweite Abtheilung.

Absolute Rechtssätze.

§ 73.

Übersicht.

Das besondere Eisenbahnrecht besteht

1. in der Verpflichtung der Eisenbahnunternehmer, beantragte Frachtverträge eines bestimmten Inhaltes unter bestimmten Umständen abzuschließen;

2. in einer die Zeit der Beförderung der Güter betreffenden Willensbeschränkung;

3. in der Unmöglichkeit, die gesetzliche Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatz wie sie in den sechs Artikeln 395. 396. 397. 400. 401. 408. bestimmt ist, durch Vertrag auszuschließen oder zu beschränken. Jedoch sollen ausnahmsweise bestimmte Befreiungsverträge gültig sein; sie sind in den Artikeln 424 bis 431 aufgeführt.

1) Sie finden sich oben § 65 Note 5. § 64 Note 2. 4. 5. § 68 Note 14. 16.

2) B. R. § 60 Nr. 6. 6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagen-Strafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagen-Strafmiethe und, wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Lagerfristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im § 57. al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

§ 74.

Verpflichtung zur Abschließung von Frachtverträgen.

Verpflichtung zur Abschließung von Frachtverträgen[1].

Eine Eisenbahn, welche das Frachtgewerbe treibt und dem Publikum, also Jedermann gegenüber sich erboten hat, den Transport von Gütern auf ihrer Bahn auszuführen, darf für ihre Bahnstrecke (im Localverkehr) den bei ihr beantragten Abschluß eines Frachtvertrages nicht verweigern, wenn der Inhalt des beantragten Frachtvertrages ihren Reglements[2] entspricht. Sie soll, was sie Allen zu gewähren sich erboten hat, nicht einem Einzelnen verweigern dürfen; wer absenden will und nichts Besonderes verlangt, darf nicht zurückgewiesen werden. Es ist aber, damit sie den Abschluß nicht verweigern dürfe, überdieß erforderlich, daß „die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des beantragten Transportes genügen". Die regelmäßigen Transportmittel bilden einen Theil der Transportmittel, welche sie hat, sind nemlich diejenigen, welche sie nicht ausnahmsweise, nicht in Ausnahmsfällen, zur Benutzung sich ver-

1) HGB Art. 422. Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern:

1) die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen;
2) der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft;
3) die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

2) Was in Art. 422 unter Nr 1 genannt wird „Reglements" wird unter Nr 2 genannt „allgemein geltende Anordnungen".

schafft hat. Diese regelmäßigen müssen genügen, damit sie den beantragten Transport ausführen könne, sie ist nicht verpflichtet, sie zu diesem Zweck zu vermehren. Von der erörterten gesetzlichen Bestimmung ist in das Reglement nur die Nr. 3 des Art. 422 aufgenommen worden[3].

2. Die Eisenbahnen sind aber ungehindert, d. h. durch das HGB nicht gehindert (wohl aber sind sie gehindert durch das deutsche Reglement), in der beliebigen Bestimmung des Inhalts ihrer Reglements, sie dürfen also beliebig bestimmen, welche Güter sie transportiren wollen und in welcher Verpackung, ferner über die Fracht, über die Auflieferung der Güter, und was sie sonst bestimmen wollen. Eine gesetzliche Ergänzung tritt nur ein, wenn oder soweit es an einer allgemeinen Bestimmung (einem Reglement) darüber fehlt, welche Güter sie transportiren wollen oder darüber, in welcher Verpackung; sie dürfen dann den Transport solcher Güter nicht zurückweisen, welche an sich und vermöge ihrer Verpackung zum Transport geeignet sind und zwar auf ihrer Bahn (im Localverkehr) also „nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise ihrer Bahn".

3. Die Eisenbahn ist aber nicht verpflichtet, eher den

3) B.R. § 6 Satz 1. Der § 6 hat die Überschrift: Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Satz 1 lautet: Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn [außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder] die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Die von uns eingeklammerten Worte sagen entweder was sich von selbst versteht oder Unrichtiges. Es kommt auf die Beschaffenheit der außergewöhnlichen Hindernisse und der höheren Gewalt an. Danach kann der Abschluß des Frachtvertrages entweder selbstverständlich überhaupt verweigert werden oder nur zur Zeit weil zur Zeit (vgl. oben den Text Nr 3) die Beförderung unmöglich ist.

beantragten Frachtvertrag, zu dessen Abschluß sie verpflichtet ist, abzuschließen, auch nicht verpflichtet, eher die Güter anzunehmen, als bis die Beförderung derselben möglich ist; sie darf dieselben bis dahin zurückweisen[4]. Diese gesetzliche Bestimmung ist im Reglement[5] wörtlich wiederholt. Und zwar mit einem Zusatz, welcher sich als einen erläuternden („namentlich") ankündigt, aber gar nicht eine Erläuterung enthält, sondern eine andere Frage betrifft, nemlich die nach dem Dasein der Verpflichtung, nicht die nach der Zeit dieselbe zu erfüllen; es darf aber der Zusatz nicht dahin ausgelegt werden, daß die Eisenbahnen durch denselben eine Verpflichtung haben auf sich nehmen wollen, welche ihnen gesetzlich nicht obliegt, nemlich die ihre regelmäßigen Transportmittel zu vermehren[6].

4. Die widerrechtliche Verweigerung des Abschlusses des beantragten Frachtvertrages begründet den Anspruch auf Schadensersatz[7]; nemlich Erstattung des wirklichen

4) HGB Art. 422 drittletzter Satz. Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

5) B. R. § 55 Satz 1. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

6) Dieser Auslegung steht auch entgegen der § 6 Satz 1 des Reglements. Abgedruckt oben Note 3. Die Auslegung muß den Zusatz streichen als einen nicht dahin gehörenden. Es hat keinen Sinn zu lesen Die Eisenbahn hat Güter nicht eher anzunehmen als bis . . . , namentlich also nicht eher insofern — —; und auch keinen Sinn zu lesen: Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, eher anzunehmen als bis . . . , namentlich also gar nicht, insofern — —.

7) Art. 422 letzter Satz. „Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens".

Schadens und des entgangenen Gewinnes[8]. Wenn man den Artikel 420 erwägt: Verpflichtung zum Abschluß der vom Publikum gewollten Frachtverträge unter dem Präjudiz des Schadensersatzes, so könnte man glauben, daß die Eisenbahnen mit dem ganzen Publikum in einem Vorvertrage sich befinden.

§ 75.

Offerirte Annahme und Aufbewahrung der Sachen vor Abschluß des Frachtvertrages.

Die Eisenbahnen offeriren für den Fall, daß sie verpflichtet sind, den beantragten Frachtvertrag abzuschließen, aber nicht zur Zeit abzuschließen, weil die Beförderung nicht zur Zeit geschehen kann, kraft des Reglements[1] dem Publikum also Jedermann gegenüber die Verpflichtung, in diesem Fall „die zugeführten Güter (welche sie also vorläufig zurückweisen dürften) soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, „deponiren zu lassen“, d. h. zu empfangen und aufzubewahren. Ob diese Offerte bindend sei, hat das HGB nicht entschieden, ist also nach allgemeinen Grundsätzen zu beantworten und zu bejahen.

Die Eisenbahnen fügen aber der Offerte den zweifachen Vorbehalt hinzu, und das dürfen sie, da sie diese freiwillig übernommene Verpflichtung von beliebigen

8) Art. 283.

1) B. R. § 55. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann. . . . .

[Das Weggelassene gehört nicht hieher. Vgl. oben § 74 Note 6.]

Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. § 49.) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

Bedingungen abhängig machen dürfen, daß der Aufgeber einen Frachtbrief ausstelle und in demselben sein Einverständniß erkläre, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe, und daß der Abschluß des Frachtvertrages (die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief) erst dann erfolge, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist.

§ 76.

Willensbeschränkung betr. die Zeit der Beförderung.

Was die Erfüllung der Frachtverträge betrifft, also die Beförderung der Güter, so darf hinsichtlich der Zeit der Beförderung nicht ein Absender vor einem andern begünstigt werden[1]. Es darf aber das Gut eines Absenders früher oder später als das Gut eines andern befördert werden, wenn der Grund liegt 1. in den Einrichtungen der Bahn, oder 2. in den Transportverhältnissen, oder 3. im öffentlichen Interesse. Dies ist so zu verstehen: Es darf die frühere oder spätere Beförderung des Gutes eines Absenders vor oder nach dem Gut eines andern Absenders nicht eine persönliche Gunst, nicht eine gewollte

1) HGB Art. 422 vorletzter Satz. In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem Anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Die Fassung ist incorrect. Der Ausdruck „begünstigt" ist in einem zweifachen Sinn gedacht. Die Fassung deutet auf eine Regel und auf Ausnahmen von der Regel, der Sinn ist aber eine ausnahmslose Regel. Kein Absender darf vor einem andern begünstigt werden, also Verbot der Begünstigung einer Person. Hiervon ist es keine Ausnahme, wenn ein Absender vor einem andern einen Vortheil genießt durch bloße Anwendung allgemeiner Bestimmungen, denn das ist keine persönliche Begünstigung.

Begünstigung der Person des Absenders sein. Dies ist sie nicht wenn sie im öffentlichen Interesse geschieht; und ist sie nicht wenn sie eine reglementmäßige Beförderung ist, d. h. wenn sie den über die Zeitfolge, Reihenfolge, der Beförderung geltenden allgemeinen Bestimmungen, Reglements, entspricht, also den für alle oder bestimmte Güter, gleichviel welcher Person sie angehören, geltenden Bestimmungen; dies ist dunkel und ungenügend so ausgedrückt: wenn sie „den Einrichtungen der Bahn oder den Transportverhältnissen entspricht“. Eine solche Beförderung kann aber einen Absender günstiger als einen andern stellen; ein solcher eine Person (so zu sagen: zufällig) treffender Vortheil ist nicht Wirkung einer Begünstigung der Person. Die erörterte gesetzliche absolute Bestimmung des HGB (Art. 422 vorletzter Satz) ist im Reglement wiederholt, und ist zugleich die Zeit dahin bestimmt, daß die Reihenfolge der Auflieferung die Regel bildet; und noch bemerkt, daß die Eisenbahnen verpflichtet seien, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung konstatirt werden könne[2]. Jene gesetzliche Bestimmung ist nunmehr eine überdies vereinbarte, so wie auch diese beiden Zusatzbestimmungen vereinbarte sind. Wenn ein Absender persönlich begünstigt worden ist, so haben diejenigen Personen, welche dadurch Schaden leiden, daß andere Güter widerrechtlich später oder früher befördert worden sind, Anspruch auf Ersatz dieses Scha-

2) B. R. § 56 Satz 6. 8. In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. — Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güter-Abfertigung konstatirt werden kann.

dens[3]. Die gesetzliche Bestimmung ist wörtlich im Reglement wiederholt, ist also eine überdies vereinbarte[4].

Dritte Abtheilung.

Die absolute Haftpflicht und ihre Abmilderung durch Gestattung von Befreiungsverträgen.

Erste Unterabtheilung.

Gesetzliche Haftpflicht und vereinbarte Befreiung.

§ 77.

Die absolute Haftpflicht.

Die gesetzliche Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatz, wie sie in den sechs Artikeln 395. 396. 397. 400. 401. 408. bestimmt ist, besteht zum Nachtheil der Eisenbahnunternehmer als eine absolute Haftpflicht. Die Anwendung der Bestimmungen jener sechs Artikel (sie betreffen Eintritt, Umfang, Dauer der Verpflichtung und Beweislast) darf zum Vortheil der Eisenbahnen durch Verträge im Voraus weder ausgeschlossen noch beschränkt werden; und zwar weder vermittelst Reglements noch durch besondere Übereinkunft[1], also ohne Unterschied, ob der Inhalt des Vertrages dem gesammten Publikum oder nur einer Person oder wie vielen angeboten sein mag.

3) Art. 422 letzter Satz. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

4) B. R. § 56 Satz 7. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

1) Art. 423. Die im Art. 422. bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der in den Artikeln 395. 396. 397. 400. 401. 408. enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatz, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer, soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Die Verträge sind nichtig, sind ohne alle Rechtswirkung[2]. Die absolute Haftpflicht ist aber eine Regel mit Ausnahmen und so bedeutenden, daß die Regel an Bedeutung sehr verliert. Die Ausnahmen („es kann bedungen werden") sind in den acht Artikeln 424 bis 431, auf welche der Artikel 423 verweiset, enthalten. Danach giebt es gültige Befreiungsverträge mit einem bestimmten gesetzlich abgegrenzten ausnahmsweise gestatteten Inhalt.

§ 78.

Privilegirte gefährliche Umstände.

Der Transport einer Sache kann gefährlich, Gefahr bringend, sein durch die Sache, die Zeit, den Ort und andere Umstände des Transports. Auf Alles dies, also auch auf Sache, Zeit, Ort, werden wir deuten durch den Ausdruck gefährliche Umstände. Zu diesen gehören, wenn ein Frachtvertrag geschlossen ist, auch die absoluten (dem Privatwillen nicht nachgebenden) Rechtssätze über die Verpflichtungen und Rechte des Frachtführers, hier auch die nur die Eisenbahnunternehmer betreffenden. Umstände können erwogen werden für die Abschließung des Frachtvertrages und dessen Inhalt und für die Aufstellung gesetzlicher Rechtssätze.

Verschiedene gefährliche Umstände hat das Gesetz zum Zweck der ausnahmsweise zu gestattenden Vereinbarung der Befreiung der Eisenbahnunternehmer von ihrer absoluten Haftpflicht besonders beachtet und bestimmt. Man kann sie privilegirte gefährliche Umstände nennen. Die rechtliche Bevorzugung ist eine zweifache, indem sie sämmtlich die Statthaftigkeit eines Befreiungsvertrages

2) Art. 423 letzter Satz. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

begründen und indem manche überdies als die wirkliche Ursache eines Unfalls (Verlust, Beschädigung) vermuthet werden, also die Beweislast ändern.

Die privilegirten gefährlichen Umstände sind folgende:

die Unbedecktheit des Wagens;

der Mangel oder die mangelhafte Beschaffenheit der Verpackung;

das Aufladen;

das Abladen;

das mangelhafte Verladen;

die insofern eigenthümliche Natur des Gutes, daß es, wenn es transportirt wird, leicht Verlust oder Beschädigung erleidet;

daß es ein lebendes Thier ist, welches transportirt wird;

daß der Sache eine für sie ausschließlich bestimmte Begleitung fehlt; das Gesetz hat beachtet, daß mancher gefährliche Umstand oder die Wirkung desselben (Verlust, Beschädigung) abgewandt werden kann durch Begleitung;

daß außer der Sache auch eine Person transportirt wird, welche während des Transports die alleinige Verfügung über die Sache hat;

daß die transportirte Sache nicht rechtzeitig abgeholt wird;

daß der Anspruch wegen Verminderung oder Beschädigung der transportirten Sache nicht zeitig angemeldet wird;

daß der Rechtssatz besteht, daß im Fall von Verlust oder Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Schaden zu einem Betrag ersetzt werden soll, welcher im Voraus von der Eisenbahnverwaltung nicht gewußt ist, so daß die nach dem Gewicht berechnete Fracht keine der in Folge der Haftpflicht übernommenen Gefahr entsprechende Gegenleistung enthält;

daß der Rechtssatz besteht, daß der Frachtführer für bestimmte andere Frachtführer schlechtweg haften soll.

Die Beachtung dieser gefährlichen Umstände hat, wie bemerkt, die Gestattung von vielen Befreiungsverträgen hervorgerufen, von welchen die Mehrzahl überdies durch Hinzutritt einer gesetzlichen Vermuthung, welche die Beweislast ändert, begünstigt ist.

§ 79.

Gestattete und wirkliche Befreiungsverträge.

Die Beachtung verschiedener gefährlicher Umstände, welche oben § 78 angeführt sind, hat, wie dort bemerkt, die Gestattung vieler Befreiungsverträge hervorgerufen, welche die Bestimmung, daß die Haftpflicht für die Eisenbahnunternehmer eine absolute sei, sehr abschwächt. Die gestatteten Befreiungsverträge werden sämmtlich von allen Eisenbahnunternehmern wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt vollständig in dem deutschen Betriebsreglement wörtlich wiederholt ist, so daß was der eine Befreiungsvertrag nicht ergeben kann wohl aber ein anderer, dieser ergiebt und alle zusammen das wirklich bewirken, was irgend an Befreiung bewirkt werden darf.

Da die Befreiungsverträge aber immer nur in Betreff bestimmter gefährlicher Umstände gestattet sind, so werden die Eisenbahnunternehmer durch sie nur in beschränkter Weise von der ihnen sonst obliegenden Haftpflicht befreiet; und sind sie mithin keineswegs aller Sorge für das Gut überhoben. Denn in Betreff aller übrigen gefährlichen Umstände bestimmt sich die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer nach den in jenen sechs Artikeln enthaltenen Bestimmungen, welche soweit absolute sind.

Die Befreiungsverträge befreien von Anwendungen der Bestimmungen:

1. des Art. 395. Hieher Art. 424. 425. 426.
2. des Art. 396. Hieher Art. 427. Nr. 1. und letzter Satz.
3. des Art. 397. Hieher Art. 427. Nr. 2. und letzter Satz.
4. des Art. 400 und 401. Hieher Art. 429. 430. 431.
5. des Art. 408. Hieher Art. 428.

Die gestatteten Befreiungsverträge sind nun zuvor im Allgemeinen und sodann sind die einzelnen zu erörtern.

Ungültig, weil nicht gestattet, sind zwei dennoch in Folge des Reglements vorkommende Befreiungsverträge, welche die Dauer der Haftpflicht betreffen. Diese sind zuvörderst zu erörtern; vgl. den folgenden § 80.

§ 80.

Zwei nicht gestattete Befreiungsverträge.

1. Unstatthaft ist theilweise folgende Bestimmung des Reglements § 64 Satz 5.

Durch Annahme des Gutes Seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn.

Sie führt zu einer ungültigen Vereinbarung. Sie betrifft übrigens nur die Ansprüche wegen Verminderung und Beschädigung des Gutes, denn in Betreff verspäteter Ablieferung bestimmt das Reglement besonders[1]. Vgl. unten Nr. 2. Jene Bestimmung des Reglements verkürzt die Dauer der Verpflichtung der Eisenbahn, wie sie durch das HGB Art. 408 Satz 1 bestimmt und durch Art. 423 für eine absolute erklärt worden ist, durch die Worte „oder seine Leute"; in keinem Reichsgesetz ist

1) HGB Art. 408 Satz 1. Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

aber ein Befreiungsvertrag des Inhalts gestattet worden, daß jeder Anspruch gegen die Eisenbahn erlöschen solle durch Bezahlung der Fracht mit hinzukommender Annahme des Gutes von Seiten *der Leute* des Destinatars. Es sind also die Worte „oder seiner Leute“ in dem § 64 unstatthaft, und ist die Vereinbarung soweit ungültig.

2. Unstatthaft ist theilweise folgende Bestimmung des Reglements § 69 Satz 2.

> Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind.

Sie führt zu einer *ungültigen* Vereinbarung. Denn sie *verkürzt* die *Dauer* der Verpflichtung der Eisenbahn, wie sie durch das HGB Art. 408 Satz 1 bestimmt und durch Art. 423 für eine *absolute* erklärt worden ist, durch die Worte „oder seiner Leute“; in keinem Reichsgesetz ist aber ein Befreiungsvertrag des Inhalts gestattet worden, daß jeder Anspruch gegen die Eisenbahn wegen verspäteter Ablieferung erlöschen solle durch Bezahlung der Fracht mit hinzukommender Annahme des Gutes von Seiten *der Leute* des Destinatars. Statthaft dagegen ist der freundliche *Zusatz*: „insofern solche nicht binnen acht Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht erhoben worden sind“. Er führt zu einer *gültigen* Vereinbarung; da durch denselben die Dauer der Verpflichtung der Eisenbahn, wie sie durch den Art. 408 Satz 1 bestimmt ist, zum Nachtheil der Eisenbahn um acht Tage verlängert wird.

Zweite Unterabtheilung.

Haftpflicht wegen Verlust und wegen Beschädigung.

§ 81.

Die gesetzliche Haftpflicht auch vereinbart.

Das Reglement § 64 enthält die Bestimmung des Art. 395 des HGB[1]. Dadurch ist die gesetzliche Haftpflicht des Frachtführers wegen Verlust und Beschädigung des Frachtgutes nunmehr immer auch eine mit dem Eisenbahnunternehmer vereinbarte. Das Reglement enthält jene Bestimmung nicht ganz wörtlich, aber dem Willen nach[2]. Auf eben diese Haftpflicht ist noch besonders verwiesen in Betreff von lebenden Thieren[3].

1) B. R. § 64. Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen Bestimmungen im §. 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Frachtvertrages (§ 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigug durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

2) Das Reglement hat statt der Worte: „seit der Empfangnahme" die Worte: „seit dem Abschluß des Frachtvertrages" mit Verweisung auf § 49 des Reglements. Aus dem zweiten Satz des Reglements (Worte: „Die Haftpflicht . . . . nicht berührt"), welcher in dem Reglement von 1874 neu ist, ergiebt sich aber, daß nach dem Sinn dieses Reglements die vereinbarte Haftpflicht keine andere sein soll, als die gesetzliche des HGB.

3) B. R. § 44 Satz 1. Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt III. enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

§ 82.

Befreiungsverträge. Richtigere Redaction des Art. 424.

Die meisten Befreiungsverträge in Betreff der durch Artikel 395 des HGB bestimmten Haftpflicht sind gestattet durch Artikel 424 des HGB. Derselbe lautet (es sind aber die Klammern wegzudenken, der Originaltext hat sie nicht):

Es kann bedungen werden:

1) in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus [der mit] dieser Transportart [verbundenen Gefahr] entstanden ist;

2) in Ansehung der Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus [der mit] dem Mangel der Verpackung oder [mit] der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung [verbundenen Gefahr] entstanden ist;

3) in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus [der mit] dem Auf- und Abladen oder [mit] mangelhafter Verladung [verbundenen Gefahr] entstanden ist;

4) in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser (Gefahr) entstanden ist,

5) in Ansehung lebender Thiere:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus

[der mit] dem Transport dieser Thiere für dieselben [verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist,

6) in Ansehung begleiteter Güter:

daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der (Gefahr) entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Ist eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt zugleich als bedungen, daß bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus (der nicht übernommenen Gefahr) entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Die Fassung ist zu berichtigen. Der Schaden in dem Sinn von Vermögensnachtheil (Schaden der Person) entsteht aus dem Schaden in dem Sinn von Unfall (Verlust, Beschädigung, man sagt: die Sache hat Schaden gelitten), und der Unfall entsteht (also der Schaden in dem einen wie andern Sinn entsteht) aus einer Thatsache, welche man, um darauf zu deuten, daß sie nachtheilige Wirkungen haben kann, eine gefährliche Thatsache nennt. Statt gefährliche Thatsache sagt man auch Gefahr und nennt die wirklich gewordene Thatsache die eingetretene Gefahr, die mögliche Thatsache die mögliche Gefahr. Die gefährliche Thatsache entsteht nicht aus der Gefahr, sondern ist die Gefahr. Der Schaden, welcher aus der Unbedecktheit des Wagens, aus dieser gefährlichen Thatsache, dieser Gefahr entsteht, entsteht aus dieser Gefahr, er entsteht nicht aus der mit dieser Gefahr verbundenen Gefahr. Demnach ist die Fassung des Art. 424 unrichtig, insofern sie von der gefährlichen Thatsache und einer mit derselben verbundenen Gefahr spricht.

Die Fassung ist nicht dadurch zu retten, daß man sagt: Gefahr bedeute die Möglichkeit (der Entstehung) eines Schadens, denn man kann doch nicht sagen, daß der wirkliche Schaden (welcher bevor er in Wirklichkeit eingetreten ist, möglich war, drohte, zu fürchten war) aus der Möglichkeit des Schadens entstanden ist.

Die Fassung kann — aber nicht durchweg, — dadurch gerettet werden, daß man sagt: Schaden bedeute Vermögensnachtheil und Gefahr bedeute Unfall (Verlust Beschädigung) und der Unfall entstehe doch gewiß aus der gefährlichen Thatsache; es heiße also ganz richtig so: daß für den Vermögensnachtheil nicht gehaftet werde, welcher aus dem Unfall entstanden ist, welcher mit der gefährlichen Thatsache (z. B. dieser Transportart nemlich in unbedeckten Wagen) verbunden ist, verbunden nemlich möglicherweise und später wirklich. Durch diesen Sinn des Wortes Gefahr kann gerettet werden die Fassung der Nr. 1. 2. 3. 5. 6 nicht aber die Fassung der Nr. 4 und des vorletzten Satzes, denn an diesen beiden Stellen heißt Gefahr offenbar die gefährliche Thatsache.

Statt Thatsache kann es im Vorstehenden auch heißen Umstand.

Nach dem Bemerkten ist die Fassung in Gedanken zu berichtigen. Es ist so zu lesen:

daß wegen des Unfalls (Verlust, Beschädigung) nicht gehaftet werde

1. welcher aus dieser Transportart entstanden ist;

2. welcher aus dem Mangel der Verpackung oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung entstanden ist;

3. welcher aus dem Aufladen oder dem Abladen oder der mangelhaften Verladung entstanden ist;

4. welcher aus dieser ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit entstanden ist;

5. welcher aus dem Transport (überhaupt oder auf einer Eisenbahn) dieses Thieres entstanden ist;

6. in Ansehung begleiteter Güter, daß wegen der Unfallsursache nicht gehaftet werde, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Vorletzter Satz: vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Unfall, wenn er aus dem gefährlichen Umstand (wegen dessen Wirkung nicht gehaftet wird) entstehen konnte, aus demselben wirklich entstanden ist.

Nach der vorstehenden Erörterung kann die Fassung des Artikel 424 berichtigt werden theils durch Streichen der von uns eingeklammerten [ ] Wörter, theils durch Veränderung der von uns eingeklammerten ( ) in die so eben unter 4. 6 u. s. w. angegebenen Wörter.

§ 83.

Wirkung des einzelnen Befreiungsvertrages.

Die statthafte und daher gewollte Wirkung (der Vertragswille) des einzelnen Befreiungsvertrages ist, daß der Eisenbahnunternehmer von der Haftpflicht wegen Verlust und Beschädigung frei sei, wenn der gefährliche Umstand, über welchen der Vertrag bestimmt, die Ursache des Unfalls (des Verlustes, der Beschädigung) ist. Daß er dies ist, dafür, also für den Causalzusammenhang zwischen dem gefährlichen Umstand und dem Unfall, streitet eine Vermuthung. Die Wirkung tritt ein, wenn diese Vermuthung wirkt, weil nicht der „Nachweis des Gegentheils" versucht oder gelungen ist. Die Wirkung tritt nicht ein, wenn der Gegenbeweis gelungen ist, also die Voraussetzung für die Befreiung fehlt. Die Befreiung tritt ferner nicht

ein, wenn ein Verschulden bestimmter Personen nachgewiesen ist, weil der Befreiungsvertrag von der Haftpflicht wegen eines solchen nicht befreiet.

Demnach ist zu erörtern die Vermuthung, der Gegenbeweis, die Verschuldung.

§ 84.
Vermuthung.

Zu Gunsten der Eisenbahnunternehmer besteht eine gesetzliche Vermuthung in Betreff der Ursachen von Unfällen[1] während alle übrigen Frachtführer auch wenn sie Befreiungsverträge geschlossen haben, die ihre Haftpflicht ausschließende Ursache des Unfalls beweisen oder eine Vermuthung vereinbaren müssen.

1. Wenn ein gültiger Befreiungsvertrag von einer Eisenbahn abgeschlossen ist, so tritt eine gesetzliche Vermuthung[2] ein, nemlich die Vermuthung der Vereinbarung einer Vermuthung. Die gesetzlich bestimmte Vermuthung, daß eine mögliche Ursache des Unfalls die wirkliche sei, soll gelten als bedungen, also als eine vereinbarte Vermuthung. Kraft des Reglements ist die als vereinbart gesetzlich zu vermuthende Vermuthung überdies eine wirklich vereinbarte Vermuthung[3].

1) Im Folgenden heißt es immer Ursache des Unfalls, nemlich des Verlustes, der Beschädigung. Wenn man statt Unfall sagen will Schaden, also dieses Wort doppelsinnig gebrauchen will, so kann man auch sagen: die Schadensursache.

2) Es ist gesetzliche Vermuthung nicht Fiction. Denn gültig würde die Vereinbarung sein (welche aber nicht vorkommt), daß die gesetzliche Annahme der Vereinbarung einer Vermuthung nicht in Anwendung kommen solle.

3) B. R. § 67 Nr 6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein einge-

2. Die gesetzlich als vereinbart geltende und mithin auch die wirklich vereinbarte Vermuthung geht dem Inhalt nach dahin, daß ein eingetretener „Schaden" das heißt Unfall (Verlust, Beschädigung) wenn er aus dem gefährlichen Umstand (wegen dessen Wirkung nicht gehaftet wird) möglicherweise entstehen konnte, aus demselben wirklich entstanden ist. Mit andern Worten es wird vermuthet, daß der gefährliche Umstand wenn möglich die Ursache des Unfalls ist; es wird vermuthet der Causalzusammenhang zwischen dem gefährlichen Umstand und dem Unfall. Die Vermuthung überhebt des ohne dieselbe der Eisenbahn obliegenden Beweises der wirklichen Ursache des Unfalls. Daß die Ursache des Unfalls der gefährliche Umstand möglicherweise sein konnte, braucht nicht bewiesen zu werden, damit die Vermuthung eintrete; sie tritt ohne Weiteres ein, wenn, was zu beurtheilen Sache des Richters ist, die Möglichkeit überhaupt denkbar ist. Dies genügt für die Befreiung der Eisenbahn von der Verpflichtung, irgend etwas in Betreff der Ursache des Unfalls zu behaupten und zu beweisen oder auch nur zu behaupten.

3. Die Vermuthung tritt ein in Betreff aller möglichen Ursachen des Unfalls, deren Ursache der gefährliche Umstand sein kann; sie wirkt auch in Betreff von Diebstahl[4].

4. Der gefährliche Umstand wird nicht als die alleinige Ursache vermuthet. Denn da es für die Befrei-

tretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist. —

In Betreff von lebenden Thieren ist die Vermuthung nicht erwähnt im Reglement, ist also nur eine gesetzliche als vereinbart geltende, nicht eine überdies wirklich vereinbarte.

4) ROHG Entsch. Bd 6 S. 175—180. Bd 19 S. 133—136. Vgl. unten § 90 Nr 3 und § 91 Nr 5.

ung von der Haftpflicht gleichgültig ist, ob derselbe die alleinige oder nur mitwirkende Ursache ist, so geht die Vermuthung nur dahin, daß der gefährliche Umstand Ursache des Unfalls ist, und es kann, weil nichts darauf ankommt, dahin gestellt bleiben, ob er in Wirklichkeit die alleinige oder nur mitwirkende Ursache sein möge. Erst wenn eine andere Ursache des Unfalls bewiesen worden ist, wird die Vermuthung, daß der gefährliche Umstand Ursache ist, also nun daß er mitwirkende Ursache ist, dahin bedeutend, daß nun die Vermuthung vorliegt, daß jene bewiesene andere Ursache nur mitwirkende nicht die alleinige Ursache des Unfalls sei[5]. Wer zur Beseitigung der Vermuthung eine andere Ursache nachweisen will, muß diese als die alleinige Ursache nachweisen.

§ 85.

Dauer der Vermuthung.

Es fragt sich: für welche Zeit die Vermuthung Platz greift. Die Frage wird bedeutend für den Fall der Versäumung der Lieferungszeit. Die Vermuthung für die von der *Haftpflicht befreiende Ursache* des Unfalls soll selbstverständlich Platz greifen für die Zeit, welche der Eisenbahn zur Beförderung zusteht, für die vereinbarte Beförderungszeit. *Zweifellos* erstreckt sie sich dann *nicht* auf die *ganze* Zeit, welche der Transport *wirklich* gedauert hat, wenn eine *verschuldete* Versäumung der Lieferungszeit vorliegt, welche immer vorliegt, wenn

5) Es wird also z. B. vermuthet, daß der gefährliche Umstand, welcher erwiesenermaaßen den Unfall bewirkt hat, z. B. der Regen, denselben nicht bewirkt haben würde, wenn das Gut in gehöriger Verpackung gewesen wäre; es wird also vermuthet, daß der gefährliche Umstand der mangelhaften Verpackung mitgewirkt hat zu der Beschädigung.

(welchem Fall der Fall gleichsteht, daß) nicht eine unverschuldete bewiesen ist[1]. Sie greift aber Platz für die Anfangszeit, binnen welcher die Beförderung noch ohne Versäumung geschah, wird also bedeutend, wenn der Unfall (Verlust, Beschädigung) in diese Zeit fällt, (was die Eisenbahn zu beweisen hat,) also unabhängig von der Versäumung ist. Es kann sich nur fragen: ob sie sich dann auf die ganze Zeit erstreckt, wenn die Versäumung unverschuldet ist. Wenn dies zu bejahen ist, so kann diese Erstreckung der Vermuthung nur dann eintreten, wenn die Eisenbahn die Frage, ob die Versäumung unverschuldet oder verschuldet ist, durch den Beweis der unverschuldeten Versäumung[2] erledigt, denn dies ist die Thatsache, welche die Vermuthung zu ihren Gunsten auf eine längere Zeit als die, für welche sie ursprünglich bestimmt ist, erstreckt. Wenn jene Frage zu verneinen ist[3], also

1) HGB Art. 397. Abgedruckt oben § 30.

2) Über diesen Beweis vgl. HGB Art. 397.

3) Jene Frage ist zu verneinen. Die Vermuthung ist strict auszulegen, um so mehr da der Absender außer Stande ist, sie durch Vereinbarung zu beseitigen oder zu beschränken, da die Eisenbahnen sich auf eine solche Vereinbarung nicht einlassen werden, indem sie in Folge ihres sozusagen factischen Monopols nicht zu befürchten haben, ihre Kunden zu verlieren. Der Absender unterzieht sich der Gefährlichkeit des offenen Wagens der geringeren Fracht wegen, indem er die Zeit berechnet, während welcher das Gut unterwegs ist und auch wohl die Orte an welchen es, wenn die vereinbarte Zeit der Beförderung eingehalten wird, sich von Zeit zu Zeit befinden wird. Das Platzgreifen der Vermuthung unter diesen zu übersehenden Umständen ist nicht so hart, es kann ihm zugemuthet werden, daß er diesen Nachtheil auf den Vortheil der geringeren Fracht anrechnet. Das Gesetz, und weiter als der gesetzliche Wille geht die Vereinbarung nicht und darf sie nicht gehen, darf aber nicht dahin verstanden werden, daß die ohnehin

die Vermuthung auch im Fall unverschuldeter Versäumung nicht für die ganze Zeit, welche der Transport gedauert hat, Platz greift, so verschlägt der Beweis der unverschuldeten Versäumung nichts, um die Vermuthung auf die ganze Transportzeit zu erstrecken. Die Vermuthung wirkt nur für die Anfangszeit, binnen welcher die Beförderung noch ohne Versäumung geschah. Ihre Wirkung ist also bedingt durch den von der Eisenbahn zu führenden Beweis, daß der Unfall (Verlust, Beschädigung) bereits binnen dieser Zeit eingetreten ist. Wenn dieser Beweis nicht erbracht wird, so tritt die Vermuthung nicht ein. In den Fällen, in welchen die Vermuthung nicht Platz greift oder wegen mangelnden Beweises nicht wirkt, ist von der Eisenbahn der Beweis zu führen der wirklichen Ursache des Unfalls und daß diese höhere Gewalt ist.

§ 86.

Gegenbeweis.

Die gesetzliche als vereinbart geltende Vermuthung kann gebrochen werden durch Gegenbeweis. Sonst wäre sie keine Vermuthung, sondern eine Fiction. Es soll „bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werden"[1]. Das Gegentheil von dem, was vermuthet wird, also das

so böse Vermuthung auch wirken solle unter Umständen, welche durchaus nicht vorweg zu übersehen und in Anschlag zu bringen sind. Wäre die Vermuthung deutlich dahin ausgesprochen, wie sie nach dem Obigen nicht verstanden werden darf, so würde mancher Absender trotz der höheren Fracht lieber einen geschlossenen Wagen verlangen. Durch die unverschuldete Versäumung soll der Frachtführer freilich nicht benachtheiligt werden, es handelt sich hier aber um die Frage, ob die zu Gunsten der Eisenbahn gesetzlich ausgesprochene Vermuthung zum Vortheil der Eisenbahn ins Maaßlose erweitert werden soll.

1) HGB Art. 424 vorletzter Satz. Abgedruckt oben § 82.

Thema des Gegenbeweises, ist, daß der gefährliche Umstand, über welchen der Befreiungsvertrag bestimmt, nicht die Ursache des Unfalls (des Verlustes, der Beschädigung) ist. Dieser Beweis kann erbracht werden auf eine doppelte Weise: durch den Beweis entweder daß die Möglichkeit fehlt oder daß die Wirklichkeit fehlt, nemlich durch den Beweis von Umständen[2], nach welchen der gefährliche Umstand die Ursache des Unfalls nicht sein kann, unmöglich sein kann, oder durch den Beweis, daß ein anderer Umstand, als der gefährliche, über welchen der Befreiungsvertrag bestimmt, die alleinige Ursache des Unfalls ist.

Wenn der Beweis des „Gegentheils" erbracht ist, so ist der Befreiungsvertrag wirkungslos geworden, weil die Voraussetzung für die Befreiung durch denselben fehlt. Es ist nun die gesetzliche, auf Grund des Artikel 395 eintretende, Haftpflicht der Eisenbahn nicht beseitigt, von welcher sie nur durch den Beweis höherer Gewalt befreiet werden kann.

§ 87.
Verschulden.

Der Befreiungsvertrag, die bedungene Befreiung von der Haftpflicht, kann nicht geltend gemacht werden, wenn als Ursache, mitwirkende oder alleinige Ursache, des Unfalls Verschulden[1] der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. So ist es gesetzlich[2] und so auch vereinbart[3]. Einem solchen Verschulden gegenüber

2) Diese können der Art sein, daß sie sehr leicht nachzuweisen sind, z. B. die feuchte Luft, die den Verlust durch Eintrocknen ausschloß.

1) Beispiel: ROHG Bd 15. S. 83—91. (Baumwolle. Funkenfliegen. — Beschaffenheit der Kohle.)

2) HGB Art. 424 letzter Satz. Abgedruckt oben § 82.

3) B. R. § 67 Nr 7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Be-

ist also der Befreiungsvertrag wirkungslos und mithin die seine Wirkung begründende Vermuthung und die seine Wirkung ausschließende Nachweisung des Gegentheils gleichgültig. Diese Nachweisung oder die des Verschuldens ist zu wählen; die eine wie die andere beseitigt die Befreiung.

Die Befreiung kann auch dann nicht geltend gemacht werden, wenn die Ursache (mitwirkende oder alleinige) des Unfalls (Verlust, Beschädigung) verschuldete Verspätung ist[4], also verschuldete Versäumung der Lieferungszeit, der vereinbarten oder der üblichen. Diese Zeit ist durch die Hinweisung auf das Reglement, da dieses sie bestimmt, immer eine vereinbarte. In dem Fall der verschuldeten Verspätung besteht die Haftpflicht nicht minder wie in jedem andern Fall des Verschuldens. Was aber zweifelhaft sein kann, ist die Beweislast in dem Fall[5], daß weiter nichts unbestritten ist, als der Unfall (Verlust, Beschädigung) und die Verspätung oder auch nur der Unfall, so daß die Beweislast mehrfach bedeutend wird.

§ 88.

Befreiungsvertrag. 1. Offene („unbedeckte") Wagen.

Es sind zu unterscheiden nach der Bauart: geschlossene (mit festem Verdeck versehene) Wagen und offene

freiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

4) Soweit ist gleicher Ansicht auch das ROHG Bd 13. S. 399. 400.

5) Über die Beweislast hat sich das ROHG Entsch. Bd 13. S. 399. 340 ausgesprochen, aber in der Beschränkung auf den der Entscheidung unterliegenden Fall, daß eine in der Mitte liegende Eisenbahn verklagt war, welcher, in Folge des auf Grund des Art. 429 geschlossenen Befreiungsvertrages „nachzuweisen war, daß der Schaden (Durchnässung der Wicken) auf ihrer Bahn sich ereignet habe."

Wagen. Das HGB hat für die offenen Wagen in Art. 424 den Ausdruck unbedeckte[1]. Die Reglements bezeichnen jenen Unterschied mit den Ausdrücken einerseits gedeckte Wagen, gedeckt (bedeckt) gebauete Wagen und andrerseits offene Wagen, welche versehen sein können, wie es heißt, mit Decken, Decklaken, Decktuch, Bedeckung.

„Unbedeckte" Wagen[2 3].

1. Der gestattete Befreiungsvertrag. Für den Fall einer Vereinbarung mit dem Absender dahin, daß das Gut in einem unbedeckten Wagen transportirt werde, ist ein Befreiungsvertrag gestattet des Inhaltes „daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist"; richtiger: daß wegen des Unfalls (Verlust, Beschädigung) nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Transportart entstanden ist. Ein solcher Befreiungsvertrag ist im Fall jener Vereinbarung gänzlich überflüssig, denn diese Nichthaftung tritt ohnehin ein als gesetzliche Folge jener Vereinbarung. Der Befreiungsvertrag bewirkt nur, daß die gesetzliche Folge überdieß zu einer vereinbarten wird. Es ist eine irrthümliche Meinung des Gesetzes, daß dieser Befreiungsvertrag besonders zu gestatten sei, indem er die Eisenbahn von einer Verpflichtung befreie, welche sonst nach Art. 395 und 423 eintreten würde. Diese Verpflichtung würde keineswegs eintreten. Denn jene Vereinbarung hat bereits

1) Protocolle S. 4795. 5108. ROHG Bd 12. S. 120.

2) HGB Art. 424. Ziffer 1. Abgedruckt oben § 82.

3) Außer den in den folgenden Noten angeführten Entscheidungen des ROHG ist noch zu vgl. Bd 17. S. 296—305. (Löwenkäfig, vertretend, den Inhalt betreffend, die Stelle eines sonst zu verwendenden Eisenbahnwagens.)

zur gesetzlichen Folge die Nichthaftung wegen aller Unfälle, deren Ursache diese vereinbarte Transportart (vermittelst unbedeckter Wagen) ist. Diese Nichthaftung folgt daraus, daß sie sämmtlich durch höhere Gewalt entstanden sind, nemlich unabwendbar sind unter den vereinbarten also maaßgebenden Umständen. Nach der Vereinbarung will und soll der Absender und will nicht und soll nicht der Frachtführer (die Eisenbahn) die eigenthümlichen Gefahren tragen, welchen das Gut durch diese Transportart ausgesetzt ist[4]. Der Frachtführer ist befreiet von der Frage und Sorge, ob nicht ein bedeckter Wagen zu nehmen oder der von ihm genommene unbedeckte zu bedecken sei. Von der Haftung wegen eines Unfalls, welcher entstanden wäre auch wenn ein bedeckter Wagen wäre genommen worden, dessen Ursache also nicht die vereinbarte gefährliche Transportart ist, ist er durch die Vereinbarung nicht befreiet.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist[5]. Er ist

4) Die eigenthümlichen Folgen, welche die Transportart (vermittelst unbedeckter Wagen) haben kann, sind z. B. daß das Gut (z. B. die Wicken) naß wird durch Regen oder Schnee oder verfaulet, daß es eintrocknet durch die Sonne, daß es ganz oder theilweise abhanden kommt durch Diebstahl, welcher leichter auszuführen und schwerer zu verhindern ist, oder durch starken Wind, daß es (z. B. die Flaschen) durch Steinwürfe zertrümmert wird, daß es (z. B. die Baumwolle, die Twistabfälle) in Folge von Funken aus der Locomotive verbrennet oder durch Anbrennen und Löschen beschädigt wird.

5) B. R. § 67 Nr. 2. Satz 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

wörtlich wiederholt mit gültigen Zusätzen. Der eine Zusatz verweiset auf den Tarif, welcher die Güter bestimme, welche in Ermangelung anderer Vereinbarung in unbedeckten Wagen transportirt werden dürfen[6]. In dem andern Zusatz übernimmt die Eisenbahn schlechthin eine Haftung, welche ihr ohnedas nicht schlechthin obliegen würde, sie will immer haften wegen auffallenden Verlustes an Gewicht und wegen des Verlustes von ganzen Colli[7]; diese Erweiterung ihrer gesetzlichen durch den im Reglement enthaltenen Befreiungsvertrag überdieß vereinbarten Haftpflicht zu einer Haftung selbst wegen höherer Gewalt ist gültig.

3. Vermuthet wird kraft der gesetzlichen als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[8], daß die Ursache des Unfalls (Verlust, Beschädigung), diese Transportart, vermittelst eines unbedeckten Wagens, sei.

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87.

6) B. R. § 67 Nr. 2 Satz 2. 3. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

7) B. R. § 67 Nr. 2. Satz 4. Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden.

8) Vgl. oben § 84.

§ 89.

Befreiungsvertrag. Offene Wagen mit Decken.

Offene Wagen mit Decken.

Die offenen Wagen können mit Decken (Decktuch) versehen werden (Lederdecke, Leinwanddecke, Theerplane, s. g. Perssenning). Sie werden dadurch natürlich nicht zu der Bauart nach geschlossenen Wagen, sondern bleiben offene in diesem Sinn, sind also nach dem Sprachgebrauch des HGB unbedeckte Wagen mit Decken.

I. Bedeckung aus Gefälligkeit. Die Vereinbarung, daß das Gut in „unbedecktem“ (d. h. offenem, d. h. der Bauart nach offenem, d. h. nicht mit fester Decke versehenen) Wagen transportirt werde (d. h. dürfe und, wenn es dem Gut nützlich ist, müsse), verliert dadurch nicht an ihrer befreienden Wirkung für die Eisenbahnverwaltung und erzeugt dadurch auch nicht neue Verpflichtungen für dieselbe, daß ihrerseits freiwillig zum Schutz des Gutes eine mehr oder weniger ausreichende Bedeckung vorgenommen wird[1] oder eine mehr oder weniger ausreichende Decke unentgeltlich hingeliehen oder vermiethet wird[2].

II. Bedeckung vereinbart. Wenn eine Bedeckung vereinbart ist, so ist die Folge, daß nun die maaßgebenden Umstände für die Frage, ob höhere Gewalt vorliegt, vereinbarterweise andere sind, als im Fall eines geschlossenen Wagens und im Fall eines offenen ohne Decken; die Haftung der Eisenbahn ist eine beschränktere als in jenem und eine weitere als in diesem Fall.

1. Die Vermuthung tritt auch hier ein. Vermuthet wird kraft der gesetzlichen als vereinbart geltenden und der

1) Hieher der Fall des ROHG Bd 13. S. 430—433.

2) Hieher der Fall in den Entsch. des ROHG Bd 14. S. 218—220 und (es ist ein und derselbe Fall) Bd 20. S. 238—240.

überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[3], daß ein Unfall (Verlust, Beschädigung), welcher aus dem gefährlichen Umstand, daß nicht ein geschlossener Wagen sondern ein offener, wenn gleich mit einer derartigen[4] Decke versehener, genommen worden ist, entstehen konnte, aus demselben wirklich entstanden ist.

2. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87.

§ 90.

Befreiungsvertrag. 3. Verpackung.

1. Der gestattete Befreiungsvertrag. Es ist ein Befreiungsvertrag gestattet in Betreff von Gut, welches seiner Natur nach eine Verpackung erfordert zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport. Für den Fall einer Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief dahin, daß das Gut unverpackt oder daß es mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sei, also für den Fall einer in dieser Form beurkundeten Vereinbarung des Transportes von unverpacktem oder mangelhaft verpacktem Gut, ist ein Befreiungsvertrag (dessen Gültigkeit also durch eine Form bedingt ist) gestattet des Inhalts, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist, richtiger: daß wegen des Unfalls (Verlustes, Beschädigung)

3) Vgl. oben § 84.

4) Die Beschaffenheit der Decke kann bewirken, daß ein Umstand z. B. Regen weniger gefährlich, ein anderer z. B. Funkenfliegen mehr gefährlich ist. Ein Fall erhöheter Feuergefährlichkeit durch eine getheerte Decke: ROHG Bd 12. S. 116—120 (Twistabfälle).

nicht gehaftet werde, welcher aus dem Mangel der Verpackung oder der mangelhaften Verpackung entstanden ist. Ein solcher Befreiungsvertrag, und daß er gültig sein soll, ist erheblich. Denn er befreiet die Eisenbahnverwaltung von einer gesetzlichen Haftpflicht, welche sonst eintreten, und überhebt sie somit einer Sorge, welche sonst ihr obliegen würde. Wenn dem Frachtführer unverpacktes oder mangelhaft verpacktes Gut zum Transport angetragen wird, so muß er, um nicht zu haften, es zurückweisen oder, wenn er es annimmt, für Verpackung oder bessere Verpackung sorgen, denn ein Unfall (Verlust, Beschädigung), welcher durch solche Sorge abgewandt werden kann, ist nicht ein unabwendbarer und auch nicht ein einem solchen gleichstehender Unfall. Die Haftpflicht kann jeder sonstige Frachtführer durch einen Befreiungsvertrag abwenden, weil ihm ein solcher nicht verboten ist, die Eisenbahnunternehmer können es, weil ihnen ein solcher gegenüber dem Art. 423 ausnahmsweise gestattet ist.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist. Er ist wörtlich wiederholt[1].

3. Vermuthet wird kraft der als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[2], daß die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) der Mangel

1) V.R. § 67 Nr 3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

2) Vgl. oben § 84.

der Verpackung oder die mangelhafte Verpackung sei. Die Vermuthung wirkt auch in Betreff von Diebstahl[3].

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87.

§ 91.

Befreiungsvertrag. 4. Aufladen. Verladen. Abladen.

1. Der gestattete Befreiungsvertrag. Für den Fall einer Vereinbarung mit dem Absender dahin, daß von dem Absender das Aufladen und Verladen und Abladen oder das Eine oder Andere besorgt werde, ist ein Befreiungsvertrag gestattet des Inhaltes: daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist, richtiger: daß wegen des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) nicht gehaftet werde, welcher aus dem Aufladen oder Abladen oder mangelhaftem Verladen entstanden ist. Ein solcher Befreiungsvertrag, und daß er gültig sein soll, ist erheblich. Denn er befreiet die Eisenbahn von einer gesetzlichen Haftpflicht, welche sonst eintreten, und überhebt sie somit einer Sorge, welche sonst ihr obliegen würde.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist. Er ist wiederholt mit drei statthaften Zusätzen[1].

3) ROHG Bd 6. S. 175—180. Vgl. unten § 91 Nr 5.

1) Die beiden Zusätze im ersten Satz des § 67 Nr 4 des Reglements sind gesperrt, der dritte Zusatz ist der zweite Satz.

B. R. § 67 Nr 4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender, beziehungsweise der

3. Vermuthet wird kraft der gesetzlichen als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[2], daß die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) das Aufladen oder das Abladen oder mangelhaftes Verladen des Absenders sei.

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. oben § 86. 87.

5. Diebstahl. In Betreff des Diebstahls gilt nichts Besonderes. Die Vermuthung wirkt auch dann, wenn feststeht, daß durch Diebstahl der (gänzliche oder theilweise) Verlust entstanden ist[3]. Die Vermuthung wirkt nicht in Folge des Gegenbeweises, daß der Diebstahl nach den feststehenden (bewiesenen oder eingeräumten) Umständen nicht mit dem Aufladen oder Verladen oder Abladen zusammenhängt. Der Befreiungsvertrag schließt nicht aus die Haftung für einen Diebstahl, der zwar mit dem Aufladen, Verladen, Abladen in Zusammenhang steht, aber in einem Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute seine Entstehung (Möglichkeit und Wirklichkeit) hat[4].

6. Gleichbedeutende Vereinbarung. Der Vereinbarung, daß das Aufladen, Verladen, Abladen von dem Absender besorgt werde, steht die gleich, daß es von dem Destinatar[5 6] oder sonst irgend Jemand besorgt werde; denn der Sinn der gesetzlichen Bestimmung ist, daß bedungen werden darf die Befreiung des Frachtführers von der Haftung (und

Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- und Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

2) Vgl. oben § 84. 3) So auch ROHG Bd 6. S. 175—180.

4) HGB Art. 424 letzter Satz.

5) ROHG Bd 6. S. 180. Bd 13. S. 130—133.

6) Dies hat das Reglement durch den Zusatz: beziehungsweise dem Empfänger ausgesprochen. Vgl. oben Note 1.

damit von der Sorge) für gehöriges Aufladen, Verladen, Abladen. Dem Fall, daß das Aufladen und das Verladen von dem Absender besorgt wird, während der Frachtführer den Wagen stellt, steht der Fall gleich, daß der Absender einen beladenen Wagen stellt[7].

§ 92.

Befreiungsvertrag. 5. Natürliche Empfindlichkeit.

1. Der gestattete Befreiungsvertrag. Es ist ein Befreiungsvertrag gestattet in Betreff von „Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit[1] der besondern Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung zu erleiden“; es muß hinzugedacht werden: dadurch daß sie transportirt werden, überhaupt oder auf einer Eisenbahn transportirt werden. Nur solche Sachen sind gemeint. Also Güter, welche so geeigenschaftet sind, der Art, der Natur sind, daß sie den Transport überhaupt oder auf einer Eisenbahn nicht so recht vertragen können, es tritt Beschädigung oder Minderung oder selbst Totalverlust besonders leicht ein. Von solchen Sachen diese Unfälle abwenden, bedarf einer besondern Sorgfalt, d. h. einer größeren als bei vielen andern Sachen. Diese natürliche (angeborene) Empfindlichkeit gegen das Transportirtwerden ist ein zu Gunsten der Eisenbahnen privilegirter gefährlicher Umstand. Für den Fall, daß solches Gut zum Transport übernommen ist, ist ein Befreiungsvertrag gestattet des Inhalts „daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist,“ richtiger: daß wegen des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) nicht gehaftet

7) So auch ROHG Bd 13. S. 130—133.

1) Dies soll nichts Anderes sagen, als der Ausdruck „ihre Natur“ unter Ziffer 2 des Art. 424.

werde, welcher aus dem gefährlichen Umstand, der natürlichen Empfindlichkeit des Gutes gegen das Transportirtwerden überhaupt oder auf einer Eisenbahn, entstanden ist. Ein solcher Befreiungsvertrag, und daß er gültig sein soll, ist erheblich. Denn er befreiet die Eisenbahnverwaltung von einer gesetzlichen Haftpflicht, welche sonst eintreten, und überhebt sie somit einer Sorge, welche sonst ihr obliegen würde.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist. Er ist wörtlich wiederholt zuvörderst mit dem statthaften Zusatz Selbstentzündung[2]; sodann folgen andere Zusätze unter a. b. c. d. e. welche nicht sämmtlich statthaft sind[3]. Statthaft sind die Bestimmungen unter b. c. d., daß nicht gehaftet werde wegen Bruch, Verderben, Einrosten der dort genannten

2) B. R. § 67 Nr 1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlich oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, ...

3) Im Reglement § 67 Nr 1 folgen nach den Worten: (vgl. die vorige Note): aus dieser Gefahr entstanden ist, die Worte: insbesondere also nicht

a) überhaupt, bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;
b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;
c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;
d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;
e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

Sachen; unstatthaft ist aber die Bestimmung (unter a.), daß überhaupt nicht gehaftet werde in Betreff der dort genannten Sachen, und auch unstatthaft die Bestimmung (unter e.), daß nicht gehaftet werde wegen Gewichtsverluste, also gar nicht wegen des größten Gewichtsverlustes, bei den dort genannten Sachen[4]. Diese unstatthaften Bestimmungen ergeben ungültige Vereinbarungen.

3. Vermuthet wird, kraft der gesetzlichen als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[5], daß die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) der gefährliche Umstand, die natürliche Empfindlichkeit des Gutes gegen das Transportirtwerden überhaupt oder auf einer Eisenbahn, sei.

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87. Weil der Gegenbeweis gegen die Vermuthung und der Beweis des Verschuldens ganz selten erbracht werden kann, so sind die Eisenbahnunternehmer thatsächlich aller Haftpflicht und aller Sorgfalt in Betreff der erwähnten Sachen überhoben.

§ 93.

Befreiungsvertrag. 6. Natürlicher Defect.

1. Ein Befreiungsvertrag ist gestattet in Betreff von „Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden"; es darf vereinbart werden, „daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde"[1]. — Es

4) Frische und gesalzene Fische und Austern und Südfrüchte sind hier behandelt wie Sachen, welche bis auf ein Minimum verduften, verdunsten können. 5) Vgl. oben § 84.

1) HGB. Art. 426. In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an

wird sich zeigen, daß der gestattete Befreiungsvertrag nur von der Beweislast befreiet, indem nur die Vereinbarung einer Vermuthung gestattet ist, welche durch Gegenbeweis gebrochen werden muß, damit gehaftet werde. Man kann jene Güter *schwindende* Güter nennen (sie schwinden ein, trocknen ein, verduften, verdunsten u. s. w.) und den Verlust in Folge der Natur des Gutes *natürlichen Defect*. Der natürliche Defect ist unabwendbar, absolut oder doch unter den maaßgebenden Umständen, sonst ist er kein *natürlicher* Defect; mithin wird wegen desselben nicht gehaftet. Der gestattete Befreiungsvertrag soll auch *nur* von der *Beweislast* befreien dürfen, nicht im geringsten von der Haftpflicht, welche die gesetzliche und absolute ist und bleibt. Der Befreiungsvertrag bewirkt nur, daß die Eisenbahn nicht, wie sonst, die sie von der Haftung befreienden Thatsachen (die s. g. höhere Gewalt, die Unabwendbarkeit) nachzuweisen hat, um ihre Haftpflicht abzuwenden, sondern daß die ihre Haftpflicht begründenden Umstände nachzuweisen sind. Da die gesetzliche Folge des Befreiungsvertrages diese Beweislast ist, das Beweisthema aber darauf hinauskommt, daß nicht höhere Gewalt vorliegt, so ergiebt sich, daß die gesetzliche Auslegung des Vertrages, welcher wörtlich bestimmt, daß bis zu einem

Gewicht oder an Maaß erleiden, kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde. Der Normalsatz muß, im Falle mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht.

bestimmten Normalsatz „nicht gehaftet werde“, dahin geht, daß bis zu einem bestimmten Normalsatz für die befreienden Umstände, in Folge deren nicht gehaftet wird, die Vermuthung streiten solle; daß also nur dies vereinbart werden dürfe. Die Vereinbarung der Nichthaftung soll also so verstanden werden: es ist vereinbart die Vermuthung, daß ein Defect innerhalb einer bestimmten Größe ein natürlicher sei.

Das Reglement bestimmt als Normalsatz, welcher also immer vereinbart ist, Procente vom Gewicht, von dem im Frachtbrief angegebenen oder durch die Absende-Station festgestellten, nemlich ein Procent für trockene, zwei Procent für nasse Güter; den nassen sind bestimmte Güter zugezählt worden[2]. Vorbehalten ist jedoch die Vereinbarung eines zwei Procent übersteigenden Procentsatzes für Güter, welche vom Absender verladen oder vom Empfänger abgeladen werden[3].

2. Gegen die Vermuthung kann nun bewiesen werden, daß die Möglichkeit oder die Wirklichkeit des behaupteten

2) B.R. § 67 Nr 8 Satz 1. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt.

3) B.R. § 67 Nr 8 vorletzter Satz. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

natürlichen Defectes fehlt; nemlich[4] 1. daß solches Gut überhaupt nicht natürlichen Defect erleidet[5]; 2. daß solches Gut nie so großen natürlichen Defect erleidet; 3. daß solches Gut unter so bewandten Umständen nicht natürlichen Defect erleidet; 4. daß solches Gut unter so bewandten Umständen nie so großen natürlichen Defect erleidet; 5. daß andere Umstände, als die Natur des Gutes, die Ursache des Defectes waren: a. des ganzen oder b. eines Theiles desselben.

4) Alles im Text Folgende ist enthalten in Artikel 426: „wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist (diese Worte deuten auf Nr 3 und 5 a) oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit (diese Worte deuten auf Nr 2) oder den sonstigen Umständen des Falles (diese Worte deuten auf Nr 4 und 5 b) nicht entspricht." Dieser Satz des HGB ist fast wörtlich wiederholt im Reglement § 67 Nr 8 Satz 3. Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.
Die Worte des HGB und des Reglements könnten auch so lauten: wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach der Beschaffenheit des Gutes oder den sonstigen Umständen des Falles gar nicht oder nicht in der Größe des Normalsatzes in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist.

5) Man könnte bemerken, daß von solchen Gütern, bei welchen ein natürlicher Defect unmöglich sei, der Artikel 426 gar nicht handle. Allein es kann diese Möglichkeit unter den Parteien streitig sein, und dann gehört die Unmöglichkeit zum Gegenbeweis gegenüber der Behauptung des natürlichen Defectes. Das Betriebsreglement § 67 Nr 8 spricht ganz allgemein von trockenen Gütern ohne sie genauer zu bezeichnen, spricht also von allen. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit . . . . . das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent des . . . . Gewichtes beträgt."

3. Wenn mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, so muß der Normalsatz (z. B. 1 oder 2 Procent), bis zu welchem ein Defect als natürlicher vermuthet wird, für jedes einzelne Stück, dessen Gewicht oder Maaß im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist, besonders berechnet werden[6]. Dies ist klar, da der natürliche Defect bei jedem Stück besonders vorkommt. In Betreff mehrerer zusammen transportirter Stücke, bei welchen nur das Gesammtgewicht oder Gesammtmaaß, welches sie hatten, feststeht, kann der Normalsatz gar nicht anders, als für das Gesammtgewicht oder Gesammtmaaß berechnet werden. Es versteht sich, daß immer dieselbe Anzahl von Stücken, welche transportirt worden ist, abgeliefert werden muß[7].

4. Wenn der Beweis geführt ist, daß der Verlust an Gewicht oder Maaß nicht natürlicher Defect ist, gar nicht oder soweit nicht, also daß die Wirklichkeit der Vermuthung nicht entspricht, so ist letztere zerstört und damit der Befreiungsvertrag, dessen Bedeutung lediglich in der Vermuthung besteht, wirkungslos geworden; es ist nun von der Eisenbahn, ebenso wie wenn der Vertrag gar nicht geschlossen wäre, eine sie von der Haftung befreiende Wirk-

6) HGB Art. 426 Satz 2. Dieser Satz ist fast (Procentsatz statt Normalsatz, und zusammen auf einen Frachtbrief transportirt statt zusammen transportirt) wörtlich wiederholt im Reglement § 67 Nr 8 Satz 2. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

7) Denn der natürliche Defect kommt nie so vor, daß z. B. von 100 Säcken der ganze Inhalt eines Sackes oder gar auch der Sack wegtrocknet, so daß bei der Ablieferung die Leere oder das Fehlen eines Sackes als natürlicher Defect (von einem Procent) entschuldigt wäre.

lichkeit, also die Ursache des Verlustes und daß diese höhere Gewalt ist zu beweisen. Jener Beweis kann die Vermuthung zerstört haben ohne ein weiteres positives Ergebniß, kann aber auch ein solches geliefert haben; wenn er einen natürlichen Defect von genau bestimmter Größe ergeben hat, so muß der Kläger diesen gegen sich gelten lassen und darf die Eisenbahnverwaltung sich damit begnügen, soweit durch den Beweis des Gegners befreiet zu sein.

5. Kraft des Reglements verzichtet die Eisenbahn, also ein vereinbarter Verzicht, auf die Geltendmachung des natürlichen Defectes im Fall gänzlichen Verlustes des Gutes[8]; es ist also der Berechnung des Schadens das ursprüngliche Gewicht ohne Abzug zu Grunde zu legen.

§ 94.

Befreiungsvertrag. 7. Lebende Thiere.

1. Befreiungsvertrag. Es ist ein Befreiungsvertrag gestattet in Betreff von lebenden Thieren. Für den Fall, daß lebende Thiere zum Transport übernommen sind, ist ein Befreiungsvertrag gestattet des Inhalts „daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Transport dieser Thiere für[1] dieselben verbundenen besondern Gefahr entstanden ist", richtiger: daß wegen des Unfalls (Verlustes, Beschädigung des Thieres) nicht gehaftet

8) B.R. § 67 letzter Satz. Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

1) Für dieselben soll heißen in Betreff derselben. Jene Worte sind gedacht im Gegensatz einer Gefahr, in welche das Thier andere Güter bringen kann; solche Gefahr läßt sich dadurch abwenden, daß ein Thier nicht mit andern Gütern also auch nicht mit andern Thieren zusammengeladen wird, eines andern oder desselben Befrachters.

werde, welcher eine Wirkung, also, diese in ihrer Möglichkeit gedacht, eine Gefahr[2] dieses Thiertransportes das heißt des oder dieses Transportes dieses Thieres ist. Des, nemlich des Transportes überhaupt, dieses Transportes, nemlich des Transportes auf einer Eisenbahn. Anders ausgedrückt: daß wegen des Unfalls nicht gehaftet werde, welcher aus diesem Thiertransport als solchem entstanden ist[3]. Ein solcher Befreiungsvertrag und daß er gültig sein soll, ist erheblich. Denn er befreiet die Eisenbahn von einer gesetzlichen Haftpflicht, welche sonst eintreten, und überhebt sie somit einer Sorge, welche sonst ihr obliegen würde.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist. Er ist wörtlich wiederholt[4] mit einem Zusatz[5], welcher sich

2) Deutlicher als der Ausdruck des Art. 424 Nr 5: „besondere Gefahr" ist der Ausdruck „Gefahr", denn der Zusatz besondere soll nicht bedeuten eine besondere Gefahr des Thiertransportes im Gegensatz anderer Gefahren des Thiertransportes, sondern ist ein überflüssiger Ausdruck des Gedankens, daß das Transportiren eines lebenden Thieres seine ihm eigenthümliche Gefahr hat, ein gefährlicher Umstand ist.

3) Es ist Ziffer 5 nur Anwendung von Ziffer 4. Wenn Ziffer 4 auf lebende Thiere angewandt wird, so lautet sie: in Ansehung lebender Thiere, da sie vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit der besondern Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung zu erleiden.

4) B. R. § 44 Satz 2. Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

5) sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken, oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist.

als eine Folgerung einleitet („sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn“), aber weit über das hinausgeht, was aus dem gestatteten Inhalt des Befreiungsvertrages folgt. Soweit dieser Inhalt überschritten ist, ist die Vereinbarung ungültig. Ungültig ist daher die Vereinbarung der Befreiung für den Fall, daß der Verlust oder die Beschädigung aus sonstigen Ursachen entstanden ist, das heißt also für alle Fälle; und ungültig auch die Vereinbarung der Befreiung schlechthin für die vier Fälle, daß der Unfall durch Entspringen, durch Fallen, durch Stoßen, durch Ersticken entstanden ist. Gültig ist nur die Vereinbarung, daß eine solche Ursache des Unfalls dann von der Haftpflicht befreien solle, wenn sie aus dem Transport (überhaupt oder auf einer Eisenbahn) eines solchen Thieres, wie das transportirte ist, entstanden ist. In Betreff begleiteter Thiere enthält das Reglement noch andere ebenfalls unstatthafte Bestimmungen[6].

3. Vermuthet wird, kraft der gesetzlichen als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[7], daß die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) der Transport oder doch dieser Transport dieses Thieres sei.

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87.

§ 95.

Befreiungsvertrag. 8. Begleitete Güter.

1. Der gestattete Befreiungsvertrag. Es ist ein Befreiungsvertrag gestattet in Betreff begleiteter Güter. Gemeint sind nicht Güter, deren Begleitung gewollt und bewirkt ist nur vom Absender ohne Wissen der Eisenbahn-

6) Vgl. hierüber den folgenden § 95.

7) Vgl. oben § 84.

verwaltung oder nur von der Eisenbahnverwaltung ohne Wissen des Absenders, sondern gemeint sind Güter, deren Begleitung zwischen Beiden vereinbart ist. Daß eine mit Willen Beider geschehende Begleitung gemeint ist, ergiebt sich daraus, daß der Befreiungsvertrag über die begleiteten Güter vereinbart. Der Eisenbahnunternehmer darf gültig ausbedingen, daß dem Gut eine Begleitung beigegeben werde, und dabei kann vereinbart werden, welchen Schaden abzuwenden der Zweck der Begleitung sei. Wenn eine solche Vereinbarung fehlt, so ist, da jede Beschränkung im Zweck willkürlich ist, anzunehmen, daß der Zweck sei, die Begleitung solle jegliche Ursache des Unfalls (Ursache von Verlust und Beschädigung) abwenden, welche sie irgend abwenden kann.

Für den Fall, daß zum Transport übernommene Güter begleitet werden, ist ein Befreiungsvertrag gestattet des Inhalts, „daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird"; richtiger: daß wegen des Unfalls (also wegen desjenigen Verlustes und derjenigen Beschädigung) nicht gehaftet werde, dessen Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Ein solcher Befreiungsvertrag, und daß er gültig sein soll, ist erheblich. Denn er befreiet den Eisenbahnunternehmer von einer gesetzlichen Haftpflicht, welche sonst eintreten, und überhebt ihn somit einer Sorge, welche sonst ihm obliegen würde. Ohne den gültigen Befreiungsvertrag würde die durch die Eisenbahn ausbedungene Begleitung nicht ihre Haftpflicht beschränken, denn der von dem Absender gestellte Begleiter ist, da er mit ihrem Willen begleitet, eine Person, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient, und für eine solche

Person haftet der Frachtführer nach Art. 400 und haftet die Eisenbahn absolut nach Art. 423; für diese Haftung ist es gleichgültig, ob sie den Begleiter ausgewählt hat oder mit ihrem Willen der Absender. Es ist also erheblich, daß für diesen letztern Fall ein Befreiungsvertrag für statthaft erklärt ist. — Der Befreiungsvertrag überhebt die Eisenbahn aber keineswegs aller Sorge. Denn selbst wenn der Zweck der Begleitung dahin vereinbart ist, daß durch sie jegliche Ursache von Verlust und Beschädigung abgewandt werden solle, so bleiben doch zahlreiche Umstände übrig, welche selber nicht und deren Wirkung nicht durch einen oder mehrere Begleiter des Gutes abgewandt werden können, und welche daher die Vereinbarung auch nicht mitbegreifen will und kann.

2. Der wirkliche Befreiungsvertrag. Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist. Er ist wörtlich wiederholt[1]. In Betreff begleiteter Thiere ist er noch besonders wiederholt und zwar wörtlich[2], aber mit einem Zusatz[3], welcher zu einer ungültigen Vereinbarung führt. Der Zusatz beseitigt nemlich jenen ge-

1) B. R. § 67 Nr 5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

2) B. R. § 44 Satz 3. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind u. s. w. Der § 44 handelt von der „Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere"; der § 40 bestimmt, daß „bei der Beförderung . . . lebender Thiere die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt ist.

3) Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

statteten Inhalt, indem er bestimmt, daß zu der Gefahr, deren Abwendung durch die geforderte Begleitung bezweckt wird, alle Gefahren zu rechnen seien mit einer Ausnahme, also keineswegs nur diejenigen, welche durch Begleitung abgewandt werden können[4], indem er also die gestattete Befreiung erweitert zu einer ganz allgemeinen Befreiung von der Haftpflicht, gleichviel welches die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) sein möge, nur mit einer Ausnahme[5]. Der Zusatz ist unstatthaft und die Vereinbarung seines Inhalts ungültig.

3. Vermuthet wird kraft der als vereinbart geltenden und der überdies wirklich vereinbarten Vermuthung[6], daß die Ursache des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) irgend einer der gefährlichen Umstände sei, welche abzuwenden oder deren Wirkung abzuwenden durch die Begleitung bezweckt worden.

4) Richtig heißt es, daß zu den Gefahren zu rechnen seien „namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können."

5) Die eine ausgenommene Ursache ist „eine von der Eisenbahn zu vertretende Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges". Daß die Abwendung dieser Ursache, dieser Gefahr, nemlich gefährlichen Thatsache, nicht durch die Begleitung des Thieres bezweckt wird, ist fast zu klar, daß aber diese Ursache als eine solche genannt ist, wegen welcher ausnahmsweise gehaftet werden solle, zeigt, wie ernstlich der Satz, daß „alle Gefahren" zu der Gefahr zu rechnen seien, wegen welcher sie, die Eisenbahn, nicht haften will, in dem Sinn gemeint ist, daß sie, die Eisenbahn, abgesehen von dieser einen Ausnahme wegen keinerlei Ursache des Verlustes oder der Beschädigung eines lebenden begleiteten Thieres haften wolle. Soweit ist aber der Inhalt des Befreiungsvertrages nicht gestattet worden.

6) Vgl. oben § 84.

4. Aus dieser Vermuthung folgt die Nichthaftung abgesehen vom Gegenbeweis und vom Verschulden. Vgl. § 86. 87.

§ 96.

Befreiungsvertrag. 9. Reisegepäck aufgegeben zum Transport.

Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist. In Betreff solcher Sachen ist ein Befreiungsvertrag des Inhalts gestattet, daß wegen Verlustes von solchem Reisegepäck „nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist" (nemlich binnen drei Tagen oder binnen einer Frist von längerer Dauer) „nach der Ablieferungszeit abgefordert wird"[1]. Einen solchen Vertragsinhalt und zwar mit einer Frist von acht Tagen hat das Betriebsreglement[2]. Dieser Vertragsinhalt ist ganz und gar in Gemäßheit des Gesetzes zu verstehen[3]; mithin bewirken die durch Bezugnahme auf das Reglement abgeschlossenen Befreiungsverträge der Eisenbahnverwaltung keine weitere Befreiung als das Gesetz gestattet. Der Befreiungsvertrag ist ohne Einfluß auf die Verpflichtung zur Ablieferung des vorhandenen Gutes, sei es unbeschädigt oder beschädigt, und zum Schadensersatz, wenn es beschädigt

1) Art. 425 2) daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.

Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

2) B. R. § 29 lit. c. „Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird."

3) Das Reglement in seinem Wortlaut: Die Verwaltung ist von „jeder Verantwortlichkeit frei" ist gesetzwidrig, also ungültig. Denn wenn die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit frei ist, so ist sie auch frei von der Haftung wegen Beschädigung und wegen des Unterganges des Gepäcks. Soweit darf aber die Nichthaftung nicht bedungen werden.

abgeliefert wird, und auf die Beweislast hinsichtlich der Ursache der Beschädigung. Der Vertrag befreiet nur von der Haftung wegen Verlustes, aber nicht jeglichen Verlustes[4]. Er befreiet nicht von der Haftung wegen solchen Verlustes, d. h. wegen solcher Unmöglichkeit der Ablieferung, welche gänzlich außer Zusammenhang steht mit der Zeit der Abforderung, für welche diese also gleichgültig ist, indem auch bei rechtzeitiger Abforderung das Gepäck nicht wäre herbeizuschaffen gewesen. Demnach haftet die Eisenbahnverwaltung wegen Verlustes, wenn das Gut binnen der maaßgebenden Zeit[5] (der acht Tage) untergegangen ist. Der Vertrag befreiet von der Haftung wegen Verlustes, d. h. wegen Nichtablieferung dann, wenn es nur irgend denkbar ist, daß bei rechtzeitiger Abforderung das Gepäck wäre herbeizuschaffen gewesen. Dies ist immer denkbar, wenn man nichts weiter weiß oder angiebt, als daß das Gepäck fehlt. Hieraus folgt, daß die Eisenbahn wegen Verlustes nicht haftet, wenn das Gut unterwegs oder

4) Nach dem Wortlaut des Art. 425 wird ohne rechtzeitige Abforderung wegen keiner Art von Verlust gehaftet. Der Vertrag ist aber vernünftig auszulegen, nemlich mit Berücksichtigung der Frage, warum auf die alsbaldige Abforderung ein solches Gewicht gelegt werde. Die Antwort ist nach den Motiven, weil bei alsbaldiger Abforderung sich das Fehlen des Gepäcks alsbald entdeckt und nun Aussicht vorhanden ist, dasselbe durch schleunige Maaßregeln herbeizuschaffen. Hieraus folgt, daß das Wort Verlust nicht in dem weitern Sinn, wie in der Zusammenstellung „Haften wegen Verlustes und Beschädigung" genommen ist, sondern daß damit nur auf abhanden gekommenes Gepäck, nicht auch auf untergegangenes gedeutet ist. Es ist solches verlorenes Gepäck zu verstehen, welches bei rechtzeitiger Abforderung möglicherweise hätte abgeliefert werden können, das trifft aber nicht das untergegangene.

5) Für die Zeit nach Ablauf dieser Frist ist der Einfluß der mora accipiendi zu erwägen.

während der drei Tage abhanden gekommen ist, und weiter nichts feststeht.

Die Beweislast anlangend, so ist bedeutend, daß die zunächst begründete Haftpflicht, welche die Eisenbahnverwaltung durch einen ihrerseits zu führenden Beweis (der Unabwendbarkeit des Unfalls) zu beseitigen hat, hinterher erlischt, wonach die Eisenbahnverwaltung den Beweis derjenigen Thatsachen, welche das Erlöschen bewirken, zu führen hat. Es kommt nun in Betracht die Zeit der Abforderung und der Umstand, daß das Gut vorhanden oder abhanden gekommen oder untergegangen ist. Die Beweislast hinsichtlich der verspäteten Abforderung anlangend, so kommt sie zunächst hinsichtlich der Frage nach der Ablieferungszeit d. h. der Zeit der Ankunft des Zuges in Betracht, welche Zeit hiernach die Eisenbahnverwaltung zu beweisen haben würde. Wenn diese Frage erledigt ist, so ist es immer klar, ob die Abforderung vor oder nach Ablauf der acht Tage geschieht. Wenn sie hinterher geschieht, so kann der Reisende behaupten, daß sie eine wiederholte sei, nemlich daß er bereits früher binnen der acht Tage das Gepäck abgefordert habe. Wenn er dies behauptet, so trifft die Beweislast in Betreff dieses Umstandes offenbar ihn[6]. Die Beweislast hinsichtlich der

6) Dafür daß der Reisende die rechtzeitige Abforderung im ganzen Umfang d. h. einschließlich der Ablieferungszeit zu beweisen habe, könnte man den Wortlaut des gestatteten Befreiungsvertrages geltend machen wollen und sagen: Nach dem Wortlaut sei die rechtzeitige Abforderung die Bedingung der Haftung wegen Verlustes; durch diese Fassung des gestatteten Vertrages sei die Beweislast bestimmt, wer eine unter einer Bedingung stehende Haftung fordere, habe den Eintritt der Bedingung zu beweisen. Allein der Reisende fordert die Ablieferung des Gepäcks, und wenn diese ausbleibt, Schadensersatz, nicht wegen des Verlustes, sondern weil die Ablieferung nicht erfolgt.

Frage anlangend, ob das Gut wirklich fehle oder vorhanden sei, und ob das fehlende abhanden gekommen oder untergegangen sei, so wird der Gang der Verhandlungen dieser sein. Wenn der Reisende nach Ablauf der drei Tage das Gepäck abfordert, so wird er die Antwort erhalten, daß es fehle und für Verlust nun nicht mehr gehaftet werde; er wird erwiedern: er wisse nicht, ob es fehle oder vorhanden sei, wenn es fehle, so werde wegen des Verlustes trotz der späten Abforderung gehaftet, wenn es nicht abhanden gekommen sondern untergegangen sei; darauf wird die Eisenbahnverwaltung erwiedern: sie wolle den Beweis abwarten; und hierauf der Reisende: nicht er habe zu beweisen. Dafür daß die Eisenbahnverwaltung es ist, welche die Beweislast trifft, spricht Folgendes. Von der Beweislast ist sie durch den gestatteten Befreiungsvertrag nicht befreiet, er befreiet sie nur von der Haftung. Dadurch wird aber freilich das Beweisthema insofern ein anderes, als nun auf die Unabwendbarkeit, mithin die Ursache des Abhandenkommens, nichts ankommt, sondern das bloße Abhandenkommen zur Befreiung von der Haftpflicht genügt, aber eine weitere Folge hat der Vertrag nicht. Die Eisenbahnverwaltung hat also, wenn sie nicht abliefert, zu beweisen das Abhandenkommen oder den unabwendbaren Untergang.

§ 97.

Befreiungsvertrag. 10. Reisegepäck nicht aufgegeben zum Transport.

Ein Befreiungsvertrag ist gestattet in Betreff von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist (für welches also kein Gepäckschein gegeben ist), dessen Transport aber die Eisenbahnverwaltung übernommen hat. Auch hier liegt ein Frachtvertrag (Güterfrachtvertrag,

Gütertransportvertrag) vor. Zu solchem Reisegepäck gehören die Sachen, welche ein Reisender mitnimmt in den Personenwagen (Handgepäck), versteht sich bewilligterweise; und können außerdem andere einem Reisenden angehörende Sachen gehören, welche er selber oder mit seinem Willen ein Eisenbahnbediensteter oder sonst Jemand in einem andern Wagen unterbringt, versteht sich, wenngleich ohne Gepäckschein, mit Willen der Eisenbahnverwaltung[1]. Auch auf diese Sachen wie auf das Handgepäck leidet der Art. 395 und 423 Anwendung, mithin tritt die strenge und absolute Haftpflicht ein. Gestattet ist ein Befreiungsvertrag des Inhalts, daß nur dann gehaftet werde, wenn der Unfall (Verlust, Beschädigung) durch ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute verursacht ist und dies bewiesen wird[2]. Dieser gestattete Befreiungsvertrag wird immer wirklich geschlossen, indem der gestattete Inhalt in dem Reglement wiederholt ist[3].

1) Sie können dahin gehören, denn vielleicht liegt hinsichtlich dieser Sachen gar nicht ein Transportvertrag vor, sondern nur ein precarium, nicht einmal ein commodatum loci. Z. B. dem Bedienten des A wurde während der Zug schon in Bewegung war gestattet, eine Rolle mit wollenen Decken in einen Wagen zu werfen; in dieser Gestattung liegt nichts weiter als Gestattung des Platzes, welchen die Rolle wegnimmt, der Transport kommt dem A so lange zu Gute, als er eben dauert und der Platz gestattet wird.

2) HGB Art. 425. In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden: 1) daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

3) B. R. § 29 letzter Satz. Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Note. In Betreff des Reisegepäcks, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, könnte man folgende Ansichten für richtiger halten.

1. Es liegt gar nicht ein Güterfrachtvertrag vor, sondern ein erweiterter Passagiervertrag (von Hahn S. 539). Wenn dieses richtig ist, so fehlt es dann im HGB an Bestimmungen über die Haftpflicht. Allein was hier eine Erweiterung des Vertrages über den Transport der Person genannt wird, ist ein zweiter Vertrag über den Transport von deren Sachen; nicht anders, als wie der bei begleiteten Gütern hinzutretende Passagiervertrag mit dem Begleiter ein zweiter Vertrag ist und nicht eine Erweiterung des Gütertransportvertrages.

2. Es liegt zwar ein Güterfrachtvertrag vor, aber es hat gar nicht eine Empfangnahme Statt gefunden. Wenn dies richtig ist, so fehlt es dann im HGB an Bestimmungen über die Haftpflicht, da Art. 395 die Empfangnahme voraussetzt. Allein eine Empfangnahme hat immer spätestens dann Statt gefunden, wenn die zu transportirenden Sachen in die Wagen gekommen sind, versteht sich mit Willen der Eisenbahnverwaltung. Es leidet also Art. 395 allerdings auch auf das nicht aufgegebene Reisegepäck Anwendung, aber mit den bedeutenden Modificationen, welche der Umstand bewirkt, daß diese Sachen entweder begleitete Güter sind oder solchen rechtlich gleichstehen, und zwar begleitete mit dem (nach Art. 424 Nr 6 statthaften) ausdrücklich oder stillschweigend abgeschlossenen Befreiungsvertrag der Nichthaftung wegen solcher Unfälle (Verlust, Beschädigung), welche die Begleitung abwenden konnte.

§ 98.

Befreiungsvertrag. 11. Equipagen und andere Fahrzeuge und Sachen in denselben.

I. Equipagen und andere Fahrzeuge. Über die Haftpflicht in Betreff dieser Sachen ist im Reglement besonders aber nicht eigenthümlich bestimmt. Es ist nur bestimmt, also wird nur vereinbart, daß sie keine eigenthümliche sein solle[1]. Die in Betreff begleiteter Güter gestattete Befreiung ist in Betreff von Fahrzeugen wiederholt bestimmt, wird also wiederholt vereinbart[2].

II. Sachen in Reiseequipagen. Wenn Reiseequipagen zum Zweck des Transportes in Empfang genommen werden, so erstreckt sich der Frachtvertrag und die Empfangnahme auch auf diejenigen Sachen, welche sich in denselben befinden. Mithin tritt wegen Verlust und Beschädigung solcher Sachen die Haftpflicht des Art. 395 und zwar als eine absolute ein. Gestattet ist jedoch ein, dieselbe fast gänzlich beseitigender, Befreiungsvertrag des Inhalts, daß nur dann wegen Verlust und Beschädigung solcher Sachen gehaftet werde, wenn dieser Unfall durch ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute verursacht ist und dies bewiesen wird[3]. Die Bahnverwaltung darf sich also durch Vertrag befreien größtentheils von der Haftpflicht (von aller, ausgenommen wegen Verschuldens dieser Personen) und gänzlich von der Beweislast. Dieser gestattete Befreiungsvertrag wird immer geschlossen. Denn das Reglement bestimmt diese Befreiung[4], welche also vereinbart wird. Die in Betreff begleiteter (kraft Vertrag begleiteter Güter gestattete Befreiung ist in Betreff jener Sachen wiederholt bestimmt, also vereinbart[5].

1) B. R. § 38 Satz 1. Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind.

2) B. R. § 38 Satz 2. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

3) HGB Art. 425. — — „Dasselbe kann in Ansehung von Gegenständen bedungen werden, welche sich in Reiseequipagen befinden."

4) B. R. § 38 Satz 5. „In Bezug auf letztere [die in einer Equiqage oder anderm Fahrzeug befindlichen Gegenstände] haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist."

5) B. R. § 38 Satz 5. Vgl. Note 4.

§ 99.

Befreiungsvertrag. 12. Erlöschen von Ansprüchen durch verspätete Anmeldung.

Ein Befreiungsvertrag ist gestattet in Betreff einer Bestimmung des Artikel 408, dessen übrige Rechtssätze absolute bleiben für die Eisenbahn[1]. Jene eine Bestimmung betrifft die Voraussetzungen, unter welchen wegen solcher Minderung und solcher Beschädigung des Gutes, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar war und erst später endeckt worden ist, der Frachtführer trotz der Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden kann. Bestimmt sind zwei Voraussetzungen; sie sind Nachsuchung der Feststellung des Unfalls (Minderung, Beschädigung) ohne Verzug nach der Entdeckung und Beweis der Entstehungszeit des Unfalls. Wenn diesen Voraussetzungen nicht genügt worden ist, so ist nun wegen damals (bei der Ablieferung) nicht erkennbarer Minderung und Beschädigung jeder Anspruch gegen den Frachtführer erloschen. Wäre ein Befreiungsvertrag nicht gestattet, so würden die Eisenbahnverwaltungen diesen beiden Erlöschungsgründen nicht einen weitern durch Vereinbarung hinzufügen können. Dies ist nun aber gestattet. Es darf bedungen werden, daß jeder derartige Anspruch erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer Frist von vier Wochen nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist[2]. Es darf auch eine andere Frist, nur nicht von kürzerer Dauer,

1) HGB Art. 423.

2) Art. 428. Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben

vereinbart werden[3]. Hiernach darf als dritte Voraussetzung für den Anspruch eine zeitige Anmeldung, also ein dritter Erlöschungsgrund desselben (die Versäumung oder Verspätung der Anmeldung) vereinbart werden.

Diese Gestattung ist (wie jede andere) benutzt worden. Der § 64 des Reglements[4] hat wörtlich (mit einigen unerheblichen Abweichungen) die durch Art. 428 zum Vortheil der Eisenbahnunternehmer beschränkte Bestimmung (im zweiten Absatz) des Art. 408 („Nur wegen — — entstanden ist.") aufgenommen, aber zwischen die Worte „nachgesucht worden ist" (die Schlußworte der ersten Voraussetzung) und die Worte „und bewiesen wird" (die Anfangsworte der zweiten Voraussetzung) die dritte Voraussetzung eingeschaltet mit den Worten: „und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist." Dieses Wort „schriftlich" in dem Betriebsreglement ist aber unstatthaft, es ergiebt eine ungültige Vereinbarung, da der Artikel 428 die Vereinbarung einer schriftlichen Anmeldung, überhaupt einer Form der Anmeldung, nicht gestattet hat, was aber nothwendig war, da das Erforderniß der Form die Bestimmung

bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind, (Art. 408. Abs. 2.) erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Die Frist darf nicht kürzer als 4 Wochen sein.

3) HGB Art. 428 letzter Satz.

4) B. R. § 64. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahn-Verwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

des Art. 408 über die Verpflichtung des Frachtführers zum Vortheil der Eisenbahnunternehmer beschränken würde. Es genügt, um den Anspruch zu wahren, jede deutliche Anmeldung, auch eine mündliche und auch eine stillschweigende[5].

§ 100.

Verjährung.

Das Reglement bestimmt über die Verjährung der Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes, wegen Verminderung, wegen Beschädigung des Frachtgutes[1]. Die Bestimmung ergiebt aber eine ungültige Vereinbarung. Denn nach dem Reglement sollen alle Ansprüche wegen dieser Thatsachen ausnahmslos in Jahresfrist verjähren, mithin auch die Geltendmachung vermittelst Einrede selbst in dem Fall der binnen Jahresfrist geschehenen Absendung der Anzeige einer solchen Thatsache. Es ist aber nirgends reichsgesetzlich, weder im HGB noch sonst, bestimmt worden, daß eine solche Beschränkung der absoluten gesetzlichen Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer (durch Erweiterung der Verjährung) bedungen werden darf.

5) In dem Betriebsreglement § 64 fehlt nach den Worten „nicht erkennbar waren“ der Zusatz des Art. 428 des HGB „und erst später entdeckt worden sind.“ Dies erklärt sich daraus, daß die Bestimmung des Art. 408, welche ihn nicht hat, in welche er aber hineinzudenken ist, wörtlich in das Betriebsreglement aufgenommen ist mit Einschaltung der die dritte Voraussetzung enthaltenden Worte des Art. 428.

1) B. R. § 64 Absatz 5. Außerdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre, von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

§ 101.

Verlust. Ungültigkeit im Reglement.

Das Reglement hat über Verlust zunächst folgende Bestimmung, welche also vereinbart ist. „Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten“[1]. Diese Vereinbarung ist ungültig. Denn nach Art. 423 darf die Eisenbahn nicht den Eintritt der Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatz zu ihrem Vortheil durch Vertrag anders bestimmen. Eine solche ganz andere Bestimmung ist aber die, daß das Gut, welches zu einer bestimmten Zeit im Sinn des HGB in Verlust gerathen ist[2], so gelten soll, als ob es nicht zu dieser Zeit in Verlust gerathen sei, und daß es immer vier Wochen lang, gerechnet von der Ablieferungszeit an, als nicht in Verlust gerathen gelten solle.

Das Reglement hat ferner bestimmt, mithin ist immer vereinbart die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zu den eingehendsten Nachforschungen, um das verlorene Gut, wenn es abhanden gekommen ist, wieder zu finden, und zur Benachrichtigung des Berechtigten, wenn er sie fordert, von dem Ergebniß derselben[3].

Das Reglement hat ferner bestimmt, mithin ist immer vereinbart über den Fall, daß die Eisenbahnverwaltung Ersatz geleistet hat wegen Verlust des Gutes und daß

1) B. R. § 64 Satz 4. Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten.

2) Vgl. oben § 23.

3) B. R. § 64 Satz 8. In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern der Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

das verlorene d. h. hier abhanden gekommene Gut wieder gefunden und wieder an sie gelangt ist[4]. Der Destinatar oder Absender kann bei Empfangnahme des Ersatzes fordern, daß er von dem letztern Umstand benachrichtigt werde (in dieser Forderung liegt die Erklärung, daß er seine Rechte an dem Gut nicht aufgeben wolle) und daß ihm diese Forderung schriftlich bezeugt werde; und ist ferner berechtigt, nach erhaltener Nachricht innerhalb acht Tagen die Forderung zu stellen, daß das wiedergefundene Gut ihm kostenfrei abgeliefert werde an dem in dem Frachtbrief (oder der sonstigen Urkunde über den Frachtvertrag) enthaltenen Bestimmungsort. Gegen die Ablieferung hat er die Summe zu zahlen, welche er als Entschädigung wegen des Verlustes erhalten hat, nach Abzug des Betrages, welcher ihm wegen der verspäteten Ablieferung gebührt.

§ 102.

Feststellung von Verminderung und Beschädigung.

Die Bestimmungen[1], welche das HGB über die Feststellung des Zustandes des Frachtgutes, also namentlich der Verminderung oder Beschädigung desselben für den Fall hat, daß über den Zustand Streit entstanden ist oder, so darf man hinzufügen, befürchtet wird, und welche auch

4) B. R. § 64 Satz 9 und 10. Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

1) Vgl. oben § 25 und § 35.

die Eisenbahnunternehmer treffen, sind in dem Betriebs-Reglement theils wiederholt theils ergänzt worden. Demnach ist Folgendes vereinbart.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die Verminderung und die Beschädigung feststellen zu lassen, in Gegenwart von Zeugen und womöglich auch des Reclamationsberechtigten, und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen[2]. Der Destinatar oder Absender ist berechtigt, den Zustand durch andere gerichtsseitig ernannte Sachverständige feststellen zu lassen[3]. Hiermit ist ein gesetzliches Recht vereinbart.

Für den Fall, daß der Destinatar oder Absender außergerichtlich Schadensersatz beanspruchen will, ist ein Verfahren bestimmt, also vereinbart. Die Vereinbarung, da sie nicht das Recht selber und auch nicht die gerichtliche Geltendmachung berührt, ist werthlos, weil die Nichtbefolgung derselben keinen Nachtheil bringt. Der Destinatar soll vor dem Empfang, der Absender vor der Zurücknahme

2) B. R. § 64 Satz 9. Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und wo möglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen. Was festgestellt werden soll ist ganz einfach die Verminderung und die Beschädigung. Hierfür ist in einem und demselben Satz noch überdies gebraucht der Ausdruck „das Gewicht und den sonstigen Thatbestand" und auch noch „den an dem Gut eingetretenen Schaden." Also drei verschiedene Ausdrücke, wo dasselbe gemeint ist.

3) B. R. § 64 Satz 11. Stellt er [der Reclamationsberechtigte] sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

des Gutes den Zustand anerkennen[4] und seinen Anspruch anmelden[5]. Die Anmeldung soll begleitet sein von einem Document, welches den Werth des Gutes nachweiset, und, wenn das Gut in Empfang genommen war[6], auch von dem Frachtbrief[7].

Dritte Unterabtheilung.
Haftpflicht wegen Verspätung.

§ 103.
Die gesetzliche Haftpflicht auch vereinbart.

Das Betriebs-Reglement[1] hat in Betreff der Haftpflicht wegen Verspätung eine Wiederholung der gesetzlichen Bestimmungen des Art. 397 des HGB, welche also in Betreff der Eisenbahnunternehmer nunmehr überdies vereinbarte sind.

4) Er darf ja aber nicht zufrieden sein mit dem bahnseitig festgestellten Zustand. Vgl. oben Note 3.

5) B. R. § 64 Satz 10. Will der Reklamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

6) Also doch eine Anmeldung nicht vor sondern nach dem Empfang.

7) B R. § 64 Satz 12. Eine angemeldete Reklamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Dokumente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

1) § 69 Satz 1. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§. 57) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Der Satz ist wiederholt in Betreff von Reisegepäck in etwas veränderter Fassung in § 31 Nr. 2 des Reglements: Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 104.
Verjährung.

Das Vereins-Reglement bestimmt über die Verjährung der Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit[1]. Die Bestimmung ergiebt aber eine ungültige Vereinbarung. Denn nach dem Reglement sollen alle Ansprüche wegen dieser Thatsache ausnahmslos in Jahresfrist verjähren, mithin auch die Geltendmachung vermittelst Einrede selbst in dem Fall der binnen Jahresfrist geschehenen Absendung der Anzeige einer solchen Thatsache. Es ist aber nirgends reichsgesetzlich, weder im HGB noch sonst, bestimmt worden, daß eine solche Beschränkung der absoluten gesetzlichen Haftpflicht der Eisenbahnunternehmer (durch Erweiterung der Verjährung) bedungen werden darf.

Vierte Unterabtheilung.
Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung.

§ 105.
Gestattete Befreiungsverträge. Normalsatz. Declaration. Weiterer Inhalt.

Ein Befreiungsvertrag ist gestattet in Betreff des nach Art. 396 wegen Verlust und wegen Beschädigung und in Betreff des nach Art. 397 wegen verspäteter Ablieferung zu leistenden Schadensersatzes[1,2]. Und zwar

1) V.R. § 69 Satz 3. 4. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

1) HGB Art. 427. Es kann bedungen werden:

1) daß der nach Art. 396. der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll;

2) daß die Höhe des nach Art. 397. wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäck-

ein Befreiungsvertrag des Inhalts, daß der im Fall von Verlust und von Beschädigung der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth des Gutes den als Werth des Gutes angegebenen (declarirten) Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe (Declaration) einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll; und ferner ein Befreiungsvertrag des Inhalts, daß die Höhe des wegen verspäteter Ablieferung zu leistenden Schadensersatzes den als die Höhe des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen (declarirten) Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe (Declaration) einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.

Hiernach darf die Eisenbahn für alle drei Fälle vereinbaren, daß sie einen geringeren Schadensersatz als den gesetzlichen zu leisten verpflichtet sei. Sie darf vereinbaren, daß kein höherer Betrag für den Schadensersatz bestimmend sein solle, also der Schadensberechnung zu Grunde gelegt werden müsse, als der declarirte Betrag und in Ermangelung eines solchen der im Voraus bestimmte (von ihr oder sonst Jemand bestimmte) Normalsatz. Es darf vereinbart werden, daß die Angabe, die Declaration, im Frachtbrief oder im Ladeschein oder im

schein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden.

2) Die Fassung des Art. 427 ist ungenau. Wörtlich lautet er: es kann bedungen werden, daß der wirkliche Werth, welcher der Schadensberechnung zu Grunde zu legen ist, den declarirten Werth, eventuell den Normalsatz nicht übersteigen soll. Hieraus ist die Fassung des § 68 des Reglements entstanden.

Gepäckschein enthalten sei. Als Normalsatz wegen verspäteter Ablieferung darf der Betrag (der Verlust) der ganzen Fracht oder eines Theiles derselben vereinbart werden, also ein beliebig kleiner Betrag. In Folge eines solchen Befreiungsvertrages ist der Absender, wenn er sich nicht mit dem Normalsatz begnügen will, genöthigt zur Declaration, und in Folge der Declaration die Eisenbahnverwaltung in der Lage, nun einen Frachtzuschlag nach Maaßgabe des declarirten Betrages zu machen. Überdies weiß sie nun stets vorweg den höchsten Betrag des etwaigen Schadensersatzes. Denn der Forderung von einem Mehrbetrag als dem Betrag des Normalsatzes oder des declarirten Betrages steht in Folge des gültigen Befreiungsvertrages der Verzicht entgegen, welcher darin liegt, daß gar nicht oder kein größerer Betrag declarirt worden ist. Der Normalsatz soll nach dem Willen des Gesetzes nicht schlechthin gefordert werden dürfen, sondern hat nur den Zweck, zur Declaration zu veranlassen, damit eine entsprechende Versicherungsprämie vermittelst des Frachtzuschlages berechnet werden kann. Der Frachtzuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie.

Der Befreiungsvertrag wird wirkungslos durch den Beweis böslicher Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute[3]; die Eisenbahnverwaltung kommt nun nicht ab weder mit dem Normalsatz noch dem declarirten Betrag, übrigens auch nicht mit dem wirklichen Werth, sie muß den vollen Schaden[4] ersetzen.

Gestattet ist also die Beschränkung der Haftpflicht auf den declarirten Betrag, eventuell den Normalsatz. Im Übrigen kann (und darf) der Befreiungsvertrag folgenden Inhalt haben. Er kann bestimmen:

3) Art. 427 letzter Satz. 4) Art. 396 letzter Satz.

1. Der declarirte Betrag wie der Betrag des Normalsatzes darf schlechthin und unanfechtbar, nemlich ohne einen zu führenden Beweis und auch mit Ausschluß des Gegenbeweises, daß der gesetzliche Betrag geringer sei, gefordert werden.

2. Der eine wie andere Betrag darf schlechthin gefordert werden, er ist aber anfechtbar durch den Gegenbeweis, daß der gesetzliche geringer sei.

3. Der eine wie andere Betrag darf nicht schlechthin gefordert werden, sondern nur wenn zuvor der Beweis des gesetzlichen Betrages erbracht ist.

4. Übrigens kann auch verschieden über den Normalsatz und über den declarirten Betrag vereinbart sein.

5. Auch kann vereinbart sein, daß im Fall von Verlust und Beschädigung der volle Schaden ersetzt werde bis zur Höhe des declarirten Betrages oder des Betrages des Normalsatzes, daß also diese Beträge (die vereinbarte Taxe) Maximalbeträge nicht des Werthes des Gutes sondern des vollen Interesse sein sollen. Das HGB hat den Befreiungsvertrag, welcher gestattet ist, so beschränkt aufgefaßt, eben weil nur Befreiungen der Erlaubniß bedürfen, daß es der gesetzlich bestimmte Schadensersatz, also der gemeine Handelswerth oder gemeine Werth sei, auf welchen die Taxe geht. Diese gesetzliche Auffassung steht zwar nicht der Gültigkeit eines Vertrages entgegen, nach welchem jene Beträge einen weiter gehenden, selbst den vollen Schaden begreifen sollen, da die Erweiterung der gesetzlichen Verpflichtung zum Schadensersatz statthaft ist; sie ist aber bedeutend für die Auslegung des in den Reglements der Eisenbahnen enthaltenen Befreiungsvertrages, wenn dieser an die Fassung des Art. 427 sich anschließt.

Jede dieser Vereinbarungen ist gültig, da keine die

gesetzliche Verpflichtung zum Vortheil der Eisenbahnunternehmer verändert. Auch die Vereinbarung, daß zuvor der Beweis des gesetzlichen Betrages zu führen sei, ist gültig, denn die gesetzliche Gestattung des Befreiungsvertrages hat an der den Absender oder Destinatar treffenden Beweislast nichts geändert.

Es fragt sich nun, welche von allen diesen möglichen Vereinbarungen in dem Betriebs-Reglement enthalten ist, deutlich enthalten oder durch Auslegung in demselben zu finden.

§ 106.

Das Reglement über Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung.

Das Reglement § 68 hat für den Fall von Verlust und von Beschädigung über den Schadensersatz bestimmt[1].

1) B.R. § 68. Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1) Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zum Grunde gelegt.
2) Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark pro 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.
3) Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit

1. Normalsatz. Der Normalsatz für den nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legenden Werth bestimmt sich lediglich nach dem Gewicht und zwar dem Bruttogewicht des Gutes, er beträgt 60 Mark für 50 Kilogramm. Der durch Zugrundelegung des Normalsatzes sich ergebende Betrag darf nicht schlechthin gefordert werden, denn der gesetzliche Zweck, welchem das Reglement nicht entgegentritt, ist, daß er zur Declaration veranlassen, nicht daß er jedenfalls bezahlt werden soll; er ist im Sinn des Gesetzes ein Maximalsatz. Der wirkliche Werth (gemeine Handelswerth oder gemeine Werth) ist vom Absender oder Destinatar zu beweisen, nicht von der Eisenbahn, denn durch den Befreiungsvertrag wird an der Beweislast, wie sie ohne denselben sein würde, nichts geändert. Der Befreiungsvertrag ist aber im Sinn des Gesetzes aufzufassen, soweit er diesem nicht deutlich entgegentritt.

2. Ungültig vereinbarte Form der Declaration. Für die Gültigkeit einer höheren Werthangabe (der Declaration eines höheren Werthes) soll nicht genügen, was gesetzlich genügt und absolut genügen soll, daß sie im Frachtbrief beurkundet („angegeben") ist; sondern sie soll nur dann gültig sein, wenn sie überdies einer andern bestimmten Form entspricht, nemlich mit Buchstaben und auf der Adreßseite des Frachtbriefes und hier an einer bestimmten

einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen darf.

4) Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werths zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

Stelle beurkundet („declarirt") ist[2]. Diese Bestimmung des Reglements ergiebt eine ungültige Vereinbarung.

3. Bedeutung und Folge der Declaration. „Im Fall einer höheren Werthdeclaration bildet die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung." Neben der tarifmäßigen Fracht ist dann ein Frachtzuschlag zu entrichten.

a. Die declarirte Summe bildet einen „Maximalsatz". Der declarirte Betrag darf nicht schlechthin gefordert werden, sondern nur wenn zuvor der Beweis des wirklichen Werthes (gemeinen Handelswerthes oder gemeinen Werthes) geführt worden ist. Dies ergiebt sich[3] eben daraus, daß dem declarirten Betrag die Bedeutung eines „Maximalsatzes" beigelegt worden ist, also einer Beschränkung des gesetzlichen Betrages der Forderung, und daß durch den Befreiungsvertrag an der Beweislast, wie sie ohne denselben sein würde, nichts geändert wird, weil er im Sinn des Gesetzes aufzufassen ist, welchem das Betriebsreglement soweit nicht entgegentritt.

b. Die declarirte Summe bildet den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. Wenn dies wörtlich zu verstehen ist, so wird also der Betrag, welcher der gesetzliche ist, welcher sich nemlich ergiebt, wenn der Berechnung des Schadens der nachgewiesene wirkliche Werth des Guts zu Grunde gelegt wird, welcher also die nach dem Gesetz zu gewährende Entschädigung bildet, reducirt auf die declarirte Summe. Der Befreiungsvertrag ist

2) B. R. § 68 Satz 2. insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.

3) Für den Fall der Verspätung ist die Voraussetzung ganz deutlich ausgesprochen. B. R. § 70.

dann nicht soweit benutzt worden, als es gestattet ist. Denn nach dem Gesetz darf der Befreiungsvertrag des Inhalts sein, daß die declarirte Summe einen Maximalsatz nicht der zu leistenden Entschädigung sondern des in Rechnung zu setzenden Werthes bildet, wonach also der nun ausgerechnete Betrag, welcher zu zahlen ist, ein geringerer sein kann, als die declarirte Summe. Die Worte sind wörtlich zu verstehen, denn sie können gar nicht anders verstanden werden, sind gar nicht zweideutig. Bedeutend wird dies nur für den Fall, daß die declarirte Summe geringer ist als der Betrag des wirklichen Werthes, gar nicht für den Fall, daß sie demselben gleich ist oder daß sie größer ist[4].

c. Der Frachtzuschlag im Fall der Declaration wird bestimmt durch die Transportstrecke, welche in Strecken von 150 Kilometer getheilt wird, und durch die declarirte Summe, von welcher ein Bruchtheil einen Maximalsatz ergiebt, und durch einen Minimalsatz. Für jede, wenn auch nur angefangenen, 150 Kilometer ist der Minimalsatz 0,10 Mark und der Maximalsatz $^{1}/_{10}$ pro Mille der declarirten Summe. Abgerundet wird auf 0,10 Mark der geringere Pfennigbetrag.

4) Wenn die declarirte Summe dem Betrag des wirklichen Werthes gleich ist, oder wenn sie ihn übersteigt, so hat die Declaration nur die Bedeutung gehabt einerseits, daß die Forderung durch den wirklichen Werth bestimmt wird, also nicht auf den Normalsatz beschränkt ist, und andererseits, daß ein Frachtzuschlag berechnet werden konnte. Wenn die declarirte Summe geringer ist als der Betrag des wirklichen Werthes, dann ist das Ergebniß des gestatteten und das des im Reglement enthaltenen Befreiungsvertrages ein verschiedenes. Zum Beispiel. Der Marktpreis des Gutes am Bestimmungsort zur Ablieferungszeit beträgt 1300, es ist declarirt (da das Gut weit wohlfeiler eingekauft war und

§ 107.

Das Reglement über Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung von Reisegepäck.

In Betreff von **Reisegepäck** verweiset der § 29 des Reglements[1] zuvörderst auf die Bestimmungen („Bedingungen und Abreden") über die Beförderung von Gütern. Eigenthümlich ist aber bestimmt

1. der Normalsatz[2], er beträgt 12 Mark für jedes Kilogramm; und

dieser Preis nicht erwartet wurde) die Summe von 1000. Das Gut ist verloren gegangen, es sind aber in Folge des Verlustes an Zöllen und andern Unkosten gespart 200. Die Summe, welche gesetzlich gefordert werden kann, beträgt 1100, nemlich 1300 —200. In Folge des Befreiungsvertrages, wie er im Gesetz (Art. 427) gedacht ist, würde nur gefordert werden können 800, nemlich 1000—200. In Folge des im Betriebs-Reglements enthaltenen Befreiungsvertrages wird reducirt nur auf 1000, nemlich 1300—200 = 1100 reducirt auf 1000.

1) B. R. § 29. Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit 12 Mark für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstückes nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

2) Der Normalsatz (also der höchste Betrag welcher, wenn

2. der Frachtzuschlag im Fall der Declaration. Für jede, wenn auch nur angefangenen, 150 Kilometer ist der Minimalsatz 0,20 Mark, der Maximalsatz 2 pro Mille der declarirten Summe. Eigenthümlich ist ferner bestimmt

3. die Beurkundung der Werthdeclaration, welche letztere nur dann „rechtsverbindliche Wirkung“ haben soll, „wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist,“ also eingeschrieben von einer bestimmten Person („der Expedition“). Nach dieser Bestimmung des Reglements ist mehr erforderlich zur Beseitigung des Normalsatzes, als gesetzlich und kraft absoluten Rechtssatzes genügend ist. Nach dem HGB Art. 427 ist nur erforderlich, daß der Betrag im Frachtbrief „angegeben“ ist, nur eine, gleichviel von wem herrührende, wenn nur die Eisenbahn nach allgemeinen Grundsätzen verpflichtende, Angabe im Frachtbrief. Zur Beseitigung des Normalsatzes genügt, daß dem Gesetz genügt ist; das Reglement ist dagegen machtlos, ist soweit ungültig. Ob dem Gesetz genügt ist, ersieht der Reisende, nachdem er seinen Willen erklärt hat, einen bestimmten Betrag declariren zu wollen, aus dem Gepäckschein, eine weitergehende Erkundigungspflicht liegt ihm nicht ob. Wenn die Eisenbahnverwaltung nicht umhin kann anzuerkennen, daß der ausgehändigte Gepäckschein sie verpflichtet, dann ist sie auch durch die Declaration, welche er enthält, verpflichtet, sie darf nicht einen Theil

nicht declarirt ist, beansprucht werden kann) ist für den Fall des Verlustes wie der Beschädigung 12 Mark für jedes Kilogramm, jedoch für den Fall der Beschädigung, wenn nur ein Theil des Gepäckstücks oder des Inhalts des Gepäckstücks beschädigt, also ein Theil unversehrt ist, nach Abzug des Gewichts dieses unversehrten Theiles. Dies ist ausgedrückt worden durch die Worte: „nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des bloß beschädigten Gepäckstücks.

des Inhalts als wirkungslos behaupten. Sie haftet auch hier für die Person, deren sie sich, indem sie derselben die Aushändigung des Gepäckscheines anvertrauet, zur Ausführung des Transportes bedient[3]. Der Normalsatz ist also beseitigt. Die Folge des Umstandes, daß eine kraft Gesetzes gültige und trotz des (kraftlosen) Reglements nicht ungültige Declaration vorliegt, ist eben, daß eine gültige Declaration vorliegt. Daß die Ungültigkeit von der Eisenbahnverwaltung beansprucht worden ist, hindert nicht, daß die in Wirklichkeit gültige Declaration auch ihr zu Gute kommt, und hat nicht die Folge, daß nun der wirkliche Werth, welcher ja immer nachzuweisen ist, vollständig, ohne Reduction auf den declarirten Betrag, gefordert werden darf.

§ 108.

Das Reglement über Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung von lebenden Thieren.

Das Reglement bestimmt für den Fall, daß „Ersatzpflichtigkeit eintritt" wegen Verlust oder Beschädigung „zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde oder sonstiger lebender Thiere" sowohl in Betreff des Normalsatzes als auch des declarirten Werthes.

1. Normalsatz. Die Regel ist 100 Mark für 100 Kilogramm. Für einige Thiere ist ein besonderer Satz[1].

3) HGB Art. 400.

1) Bekanntmachung, betreffend Abänderungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 13. Juli 1879. (Central-Blatt für das Deutsche Reich 1879. S. 478). Der Bundesrath hat . . folgende Änderungen des Betriebs-Reglements . . vom 11. Mai 1874 . . beschlossen: I. Zu § 44. An Stelle der jetzigen Bestimmung in Absatz 3 tritt mit dem 1. October d. J. die nachstehende in Kraft:

Tritt Ersatzpflicht ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche

2. Ungültig vereinbarte Form der Declaration. Die Bestimmung des Reglements, daß die Declaration in einer bestimmten Form geschehen müsse[2], ergiebt eine ungültige Vereinbarung[3].

3. Frachtzuschlag im Fall der Declaration. Für jede, wenn auch nur angefangenen, 150 Kilometer ist der Minimalsatz 0,10 Mark, der Maximalsatz 1 pro Mille der declarirten Summe[4].

Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

600 ℳ für ein Pferd,
200 „ „ ein Füllen bis zu einem Jahr,
300 „ „ einen Mastochsen,
200 „ „ ein Haupt Rindvieh,
25 „ „ ein Kalb bis zu einem Jahr,
90 „ „ ein Mastschwein,
35 „ „ ein mageres Schwein,
10 „ „ ein Ferkel bis zu 3 Monaten,
20 „ „ ein Schaf oder eine Ziege,
10 „ „ einen Hund,
100 „ „ 100 Kilogramm sonstiger Thiere.

In dem § 44 des B. R. fehlte der zweite Betrag, und hieß es ohne Zusatz: ein Kalb, ein Ferkel; und war der Betrag ein geringerer, nemlich der folgende eingeklammerte: 600 (450), 300 (210), 200 (150), 25 (18), 90 (60), 35 (24), 10 (6), 20 (12), 10 (6), 100 (60).

2) B. R. § 44. Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

3) Es gilt hier das oben § 106 Nr 2 Bemerkte, da nur das Allgemeine wiederholt ist für lebende Thiere. Über die Worte: „oder auf dem Transportschein durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist." vgl. oben § 107 Nr 3.

4) B. R. § 44. Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille

§ 109.

Das Reglement über Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung von Equipagen oder andern Fahrzeugen, von Sachen in denselben.

Über den Schadensersatz wegen Verlust und Beschädigung von Equipagen und andern Fahrzeugen und von in denselben befindlichen Sachen bestimmt das Reglement § 38, derselbe ist also vereinbart.

I. Schadensersatz wegen Verlust und wegen Beschädigung von *Equipagen und andern Fahrzeugen.*

1. Normalsatz. Der Normalsatz ist bestimmt, also vereinbart, für ein Fahrzeug auf den Betrag von 900 Mark[1 2]. Es fragt sich nach der Bedeutung dieses Betrages. Nach den Worten darf im Fall des Verlustes nie mehr als 900 Mark gefordert werden; im Fall der Beschädigung nie mehr als 900 Mark, wohl aber dieser Betrag, so daß der Verlust eines Fahrzeuges mit 900 Mark und die Beschädigung desselben Fahrzeuges mit 900 Mark kann ersetzt werden müssen. Dies kann unmöglich die Meinung sein. Darf es gewagt werden, die Bestimmung so zu verstehen, wie die Worte durchaus nicht verstanden werden können? daß nemlich unter dem zu ermittelnden und zu ersetzenden Werth verstanden wird nicht der zu ersetzende sondern der, zum Zweck den zu

der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen darf.

1) B. R. § 38 vorletzter Satz. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark übersteigen soll.

2) Über die Worte „einschließlich der darin befindlichen Gegenstände," von welchen hier abgesehen wird, vgl. die folgende Nr II.

erſetzenden auszurechnen, zu Grunde zu legende Werth. Auslegung iſt das freilich nicht, ſondern Beſeitigung der Beſtimmung des Reglements.

2. Werthdeclaration. Die Form der Werthdeclaration iſt verſchieden beſtimmt, jenachdem eine Equipage unter Begleitung oder ohne Begleitung verſendet wird[3]. Wenn unbegleitet, ſo ſoll nichts Beſonderes gelten[4], wenn begleitet, ſo ſoll ſie von der Expedition der Abgangsſtation im Transportſchein bemerkt ſein[5]. Der declarirte Werth bildet das Maximum des der Schadensberechnung zu Grunde zu legenden Werthes[6].

3. Der Frachtzuſchlag im Fall der Declaration[7] iſt ebenſo beſtimmt wie für lebende Thiere (0,10 Mark und 1 pro Mille).

II. Schadenserſatz wegen Verluſt und wegen Beſchädigung von in Fahrzeugen befindlichen Sachen. Hierüber hat das Reglement nur die eine Beſtimmung, daß in Betreff ſolcher Sachen eine Werthdeclaration nicht zuläſſig

3) B. R. § 38 letzter Satz. Die Angabe eines höheren Werths als 900 Mark für eine unter Begleitung verſendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn ſie von der Expedition der Abgangsſtation im Transportſcheine vermerkt iſt; die Angabe eines höheren Werths der ohne Begleitung verſendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorſchriften (§ 68).

4) Es gilt hier das oben § 106 Nr 2 Bemerkte.

5) Es gilt hier das oben § 107 Nr 3 Bemerkte.

6) B. R. § 38 Satz 3. Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entſchädigungs-Anſprüchen, für Verluſt oder Beſchädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden geſetzlichen Beſtimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht überſteigen ſoll.

7) B. R. § 38 Satz 6. 7. Iſt Werthangabe gewählt, ſo wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen beſtimmten Satz erhöht. Dieſer Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportſtrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht überſteigen.

ist[8]. Diese Bestimmung ist gültig, da sie zum Nachtheil der Eisenbahnunternehmer ist. Es tritt nun der gesetzliche Schadensersatz ein. Der allgemeine Normalsatz für Güter überhaupt tritt nicht ein, denn dieser ist nur dann maaßgebend, wenn er dadurch vereinbart ist, daß eine zulässige Declaration nicht erfolgt ist. Der gesetzliche Schadensersatz tritt auch dann ein, wenn Verlust oder Beschädigung nicht nur der in dem Fahrzeug befindlichen Sachen sondern auch des Fahrzeuges selber eingetreten ist und der für dieses bestimmte Normalsatz geschuldet wird oder gezahlt wird, trotz der Bestimmung des Reglements daß der das Fahrzeug betreffende Normalsatz auch zugleich die in demselben befindlichen Sachen begreife[9]; denn diese Bestimmung ist ungültig. Wenn der Normalsatz für ein Fahrzeug, in welchem Sachen befindlich sind, derselbe ist wie für ein leeres Fahrzeug, so ist es klar, daß jene Sachen nicht einen in dem Betrag des Normalsatzes einbegriffenen Normalsatz haben, sondern gar keinen. Das Resultat ist, daß für die in einem Fahrzeug befindlichen Sachen immer der gesetzliche Schadensersatz eintritt, denn ein Normalsatz fehlt und eine Werthdeclaration wird deshalb ebenfalls immer fehlen.

Fünfte Unterabtheilung.

Schadensersatz wegen Verspätung.

§ 110.

Gestattete Befreiungsverträge. Normalsatz. Declaration. Weiterer Inhalt.

Ein Befreiungsvertrag ist gestattet in Betreff des nach Art. 397 des HGB wegen verspäteter Ablieferung zu

8) B. R. § 38 Satz 4. Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 37) zulässig.

9) B. R. § 38 vorletzter Satz „einschließlich der darin befindlichen Gegenstände.“ Vgl. oben Note 1.

leistenden Schadensersatzes. Die Erörterung hierüber findet sich oben § 105. Über die wirklichen Verträge vgl. den folgenden § 111.

§ 111.

Das Reglement über Schadensersatz wegen verspäteter Ablieferung.

Das Reglement bestimmt in § 70 für den Fall verspäteter Ablieferung[1].

I. Normalsatz. Es sind verschiedenartige Normalsätze festgesetzt.

1) B. R. § 70. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Für Versäumung der Lieferungsfrist vergütet die Eisenbahn ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

1) im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe;

2) in Ermangelung einer solchen Deklaration:

a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,

b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

1. Drei Normalsätze (von 1/4, 1/3, 1/2 der Fracht) können unter verschiedenen Voraussetzungen schlechthin („ohne den Beweis, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist") gefordert werden. Die Voraussetzung ist eine Verspätung von mehr als 1 Tag bei Frachtgütern oder mehr als 12 Stunden bei Eilgütern. Die Größe des Normalsatzes bestimmt sich durch die Dauer der Verspätung, also durch drei Zeiten, welche anders für Frachtgüter als für Eilgüter bestimmt sind[2]. Einen solchen schlechthin zu beanspruchenden Normalsatz giebt es also nicht bei einer Verspätung von nur 1 Tag oder weniger, resp. von nur 12 Stunden oder weniger. Für den Fall einer so geringen Verspätung fehlt aber keineswegs überhaupt ein Normalsatz, sondern tritt der sogleich unter Nr 2 zu erwähnende Normalsatz des Betrages der halben Fracht ein.

2. Zwei andere Normalsätze, und zwar der Betrag der halben Fracht und der ganzen Fracht, können gefordert werden, wenn der Beweis geführt wird (er möchte denn im einzelnen Fall erlassen sein) des „durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schadens". Die Voraussetzung für die Forderung der halben Fracht ist, daß die Verspätung 24 Stunden oder weniger („nicht mehr als 24 Stunden"), die für die Forderung der ganzen Fracht, daß

2) Die drei Zeiten sind. Die Verspätung beträgt bei

Frachtgütern mehr als 1 Tag			
	bis zu 3 Tagen	1/4	der Fracht,
	bis zu 8 Tagen	1/3	„ „
	mehr als 8 Tage	1/2	„ „
Eilgütern mehr als 12 Stunden			
	bis zu 24 Stunden	1/4	„ „
	bis zu 3 Tagen	1/3	„ „
	mehr als 3 Tage	1/2	„ „ .

sie mehr als 24 Stunden beträgt. Von diesen zwei Normalsätzen ist also immer einer zutreffend. Wer sich mit diesen Beträgen nicht begnügen will, ist also genöthigt zu einer Declaration. Für den Fall der geringen Verspätung um 1 Tag oder weniger, resp. um 12 Stunden oder weniger, tritt also der Normalsatz des Betrages der halben Fracht ein. Wer für diesen Fall geringer Verspätung den erforderlichen Beweis führt, kann diesen Betrag fordern, genügt ihm derselbe nicht, so muß er einen höhern Betrag declariren, um, soweit dieser reicht, den Betrag des nachgewiesenen wirklichen Schadens fordern zu können.

II. Ungültig vereinbarte Form der Declaration. Die Gültigkeit der Declaration ist durch das Reglement von derselben Form abhängig gemacht, wie für den Fall von Verlust und Beschädigung[3]. Die Bestimmung ergiebt aber eine *ungültige* Vereinbarung[4].

III. Bedeutung und Folge der Declaration.

1. In Betreff des declarirten Betrages heißt es, daß „im Fall einer Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die declarirte Summe den *Maximalsatz* der zu gewährenden Entschädigung bildet". Demnach kann nie mehr als der declarirte Betrag gefordert werden. Dieser kann aber nicht schlechthin gefordert werden, sondern, wie ausdrücklich bemerkt ist („alsdann"), nur unter der Voraussetzung, daß der Beweis des durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schadens geführt wird. Durch den Zusatz, daß „auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung" nachzuweisen sei, ist darauf gedeutet, daß letztere

3) B. R. § 70. Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

4) Es gilt hier das oben § 106 unter 2 Bemerkte.

den Beweis nicht leicht anders verlangen werde, als im Fall des Verdachtes, daß der declarirte Betrag weder dem wirklichen noch dem voraussichtlichen Schaden entspreche. Die Voraussicht, daß der Beweis vielleicht werde verlangt werden, tritt aber der schlechten Speculation auf den Erwerb declarirter Beträge (der Abgang mit späteren Zügen kann arglistig herbeigeführt werden) entgegen.

2. Im Fall der Declaration wird neben der tarifmäßigen Fracht ein Frachtzuschlag erhoben[5]. Dieser hat die Natur einer Versicherungsprämie. Er wird bestimmt durch die Transportstrecke, welche in eine Strecke von 150 und sodann eine von 225 und sodann weitere von 375 Kilometer getheilt wird, und durch die declarirte Summe, von welcher je 10 Mark (angefangene 10 für voll gerechnet) einen Maximalsatz (von 1 Pfennig und von 1/2 Pfennig) ergeben, und durch einen Minimalsatz. Der Minimalsatz (der geringste Frachtzuschlag) beträgt 10 Pfennig, der Maximalsatz für je 10 Mark ist 1 Pfennig für die ersten 150 Kilometer, 1/2 Pfennig fürdie sodann folgenden 225 Kilometer, 1/2 Pfennig für jede weitern 375 Kilometer. Angefangene 150 resp. 225 resp. 375 Kilometer werden für voll gerechnet. Abgerundet wird auf 10 Pfennig der geringere Pfennigbetrag.

5) B. R. § 70. Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 Mark der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, ... 1 Pf.,
für die folgenden 225 Kilometer . . . . 1/2 „
für jede weiteren folgenden 375 Kilometer . . . . 1/2 „
nicht übersteigen darf. Angefangene 150 resp. 225 resp. 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf 0,10 Mark abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 Mark.

§ 112.

Das Reglement über Schadensersatz wegen verspäteter Ablieferung von Reisegepäck, von lebenden Thieren, von Equipagen oder andern Fahrzeugen.

1. In Betreff verspäteter Ablieferung von Reisegepäck ist besonders und eigenthümlich bestimmt der Normalsatz (20 Pfennig für jedes Kilogramm und jeden Tag)[1] und die Declaration eines höheren Interesses; und und zwar die Declaration anlangend die Rechtzeitigkeit (½ Stunde vor Abgang des Zuges)[2], die Beurkundung (durch die Gepäck-Expedition)[3], der Frachtzuschlag (für jede 150 Kilometer mindestens 1 Mark und höchstens 2 pro Mille der declarirten Summe)[4]; besonders aber nicht eigenthümlich ist bestimmt die Bedeutung des declarirten Betrages (Maximalsatz des Schadensersatzes)[5].

1) B. R. § 31 Nr 1 Satz 1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), beansprucht werden.

2) B. R. § 31 Nr 1 Satz 2. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäck-Expedition abzugeben.

3) B. R. § 31 Nr 1 Satz 3. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Es gilt hier das oben § 107 Nr 3 Bemerkte.

4) B. R. § 31 Nr 1 Satz 4. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungs-Station zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 1 Mark und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark nicht übersteigen.

5) B. R. § 31 Nr 1 Satz 5. Dagegen wird den Reisenden als Schadensersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der

2. In Betreff verspäteter Ablieferung von Thieren (nicht lediglich von Pferden und von Hunden) ist besonders aber nicht eigenthümlich bestimmt die Form der Declaration eines höheren Interesses als des Normalsatzes[6 7]; eigenthümlich der Frachtzuschlag (für jede 7,5 Kilometer mindestens 0,30 Mark und höchstens 0,25 Pfennig von je 60 Mark der declarirten Summe)[8].

3. In Betreff verspäteter Ablieferung von Equipagen und andern Fahrzeugen ist besonders und eigenthümlich bestimmt der Normalsatz (30 Mark für jeden Tag)[9] und der Frachtzuschlag für Declaration eines höheren Interesses (für jede 7,5 Kilometer mindestens 0,30 Mark und höchstens 0,5 Pfennig von je 60 Mark der declarirten Summe)[10]; besonders aber nicht eigenthümlich ist bestimmt über die Form der Declaration[11 12].

Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

6) B. R. § 45. Satz 3. Die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist. — Bei den Worten „eines höheren Interesses" ist hinzuzudenken: als des für Güter überhaupt bestimmten Normalsatzes; dies ergiebt Satz 1 des § 45 des B. R.

7) Es gilt hier das oben § 106 Nr 2 und § 107 Nr 3 Bemerkte.

8) B. R. § 45 Satz 4. In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf., unter Abrundung auf 0,10 Mark, mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark nicht übersteigen darf.

9) B. R. § 39 Satz 3. Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 Mark für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß.

10) B. R. § 39 Satz 5. In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag

Sechste Unterabtheilung.

Haftung für andere Personen.

§ 113.

Haftung für die Leute und für andere Personen.

Das Reglement[1] hat wörtlich die Bestimmung des Art. 400 des HGB in Betreff der Haftpflicht für die Leute und andere Personen. Diese Haftpflicht[2] ist demnach nunmehr überdies eine vereinbarte.

§ 114.

Anschließende Eisenbahnen und durchgehender Frachtbrief.

In Betreff der durch Art. 401 des HGB bestimmten Haftpflicht mehrerer Frachtführer für einander bei durchgehendem Frachtbrief, welche Bestimmung die Eisenbahnunternehmer nach Art. 423 als eine absolute trifft, ist diesen ein Befreiungsvertrag durch Art. 429 gestattet[1].

erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. unter Abrundung auf 0,10 Mark mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark nicht übersteigen darf.

11) B. R. § 39 Satz 4. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

12) Es gilt hier das oben § 106 Nr 2 und § 107 Nr 3 Bemerkte.

1) B. R. § 63. Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

2) Vgl. oben § 31.

1) HGB Art. 429. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maaßgabe des Art. 401. als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, dieser

Nemlich für den Fall, daß der Transport auf Grund eines und desselben (eines durchgehenden) Frachtbriefes vermittelst mehrerer sich an einander anschließenden Eisenbahnen geschehen soll, gleichviel ob er nach dem Frachtbrief an einer Eisenbahnstation enden soll oder erst an einem abwärts von einer solchen gelegenen Ort. Und zwar ein Befreiungsvertrag des Inhalts, daß nicht jeder von diesen sämmtlichen Eisenbahnunternehmern für alle übrigen (nicht jeder als Frachtführer für den ganzen Transport) haften solle, sondern daß nur der Unternehmer der ersten Bahn und der der letzten (d. h. derjenigen Bahn, für welche zuletzt das Gut oder der Wagen, in welchem es sich befinden soll, mit dem Frachtbrief übernommen[2] ist), und von den Unternehmern der übrigen, in der Mitte liegenden, Bahnen nur derjenige als Frachtführer haften solle, welchem nachgewiesen wird, daß der Schaden auf seiner Bahn sich ereignet hat. Wenn dieser Befreiungsvertrag geschlossen ist, so hat dann derjenige Eisenbahnunternehmer, welchem dies nachgewiesen ist, den Befreiungsbeweis der höheren Gewalt zu führen. — Der Rückgriff der Eisenbahnunternehmer gegen einander wird durch diesen Befreiungsvertrag nicht berührt[3].

Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegeneinander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden, Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

2) Dies ist nicht immer die Bahn, auf welcher der Transport nach dem Frachtbrief enden soll, das Gut kann ja schon früher, bevor es auf diese Bahn gelangen konnte, unzweifelhaft abhanden gekommen sein.

3) Der Art. 429 des HGB verwebt dies in die Worte: es kann bedungen werden. Das Reglement § 62 hat dies am Schluß beigefügt. Über den Rückgriff vgl. Anhang S. 250.

Der gestattete Befreiungsvertrag wird immer geschlossen kraft der Bezugnahme im Frachtbrief auf das Reglement. Der § 62 desselben[4] wiederholt im Wesentlichen wörtlich den Artikel 429 des HGB.

§ 115.

Ort der Ablieferung weder an der ersten noch an einer anschließenden Eisenbahn liegend.

In Betreff der durch Art. 400 und 401 des HGB bestimmten Haftpflicht des Frachtführers für seine Nachmänner, seien diese Frachtführer oder nicht, bei durchgehendem Frachtbrief, welche Bestimmung die Eisenbahnunternehmer nach Art. 423 als eine absolute trifft, ist diesen ein Befreiungsvertrag durch Art. 430 gestattet. Nemlich für den Fall, daß eine Eisenbahn das Gut zum Transport mit einem Frachtbrief übernimmt, welcher als Ablieferungsort einen Ort bezeichnet, der nicht an ihrer Bahn und auch nicht an einer der an diese ihre Bahn sich anschließenden Bahnen liegt. Das Gut soll also zuvörderst auf einer oder auf mehreren sich an einander anschließenden Eisenbahnen transportirt werden, und sodann durch andern Landtransport oder durch Wassertransport,

4) B. R. § 62. Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

lediglich durch solchen oder durch nun wieder eintretenden Eisenbahntransport an den Ablieferungsort. Dieser kann auch eine Eisenbahnstation sein, aber sie hängt nicht zusammen mit der ersten oder den ersteren Bahnen, sondern ist von ihnen durch Wasser oder Land getrennt. Es genügt also nicht ein Eisenbahntransport, damit das Gut den Ablieferungsort erreiche. Dieser liegt entweder abwärts von einer Eisenbahn, oder ist zwar eine Eisenbahnstation aber Station einer an den zunächst zu benutzenden Bahnen nicht sich anschließenden Bahn. Für diesen Fall nun eines durchgehenden Frachtbriefes, wo die Eisenbahn den Transport in seiner ganzen Ausdehnung übernommen hat, wo also die durch Art. 400 und 401 bestimmte und für die Eisenbahnen absolut bestimmte Haftpflicht eintreten würde, ist den Eisenbahnunternehmern ein Befreiungsvertrag gestattet[1]. Es „kann bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn[2] enden soll.“ Wenn dies bedun-

1) HGB. Art. 430. Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so kann bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

2) Die Worte „mittelst Eisenbahn“ sind nicht wörtlich zu verstehen. Der Sinn ist: wo der Transport mittelst jener Bahn oder mittelst jener und der sich an sie anschließenden Eisenbahnen enden soll.

gen ist, und so ist es durch Bezugnahme auf das Reglement[3] immer bedungen, so ist die gesetzliche Folge dieser Vereinbarung, daß in Betreff der Weiterbeförderung auf der letzten Strecke abwärts von der Eisenbahn bis zum Bestimmungsort nur die Verpflichtungen der Spediteurs eintreten[4]. Diese gesetzliche Folge ist auch immer vereinbart[5]. Hiermit ist anerkannt, daß die Eisenbahnunternehmer den Transport, welchen sie als Frachtführer übernommen haben, ausgeführt haben, wenn das Gut an der letzten Eisenbahnstation angekommen ist, daß der Frachtvertrag nicht die ganze Strecke begreift, daß vielmehr theils ein Frachtvertrag theils ein Speditionsvertrag abgeschlossen ist, und zwar schließt den Speditionsvertrag, durch Annahme des Frachtbriefes, wenn das Gut über mehrere Bahnen geht, nur derjenige Eisenbahnunternehmer ab, welchem die letzte Eisenbahnstation angehört. Die gesetzliche und überdies vereinbarte Folge ist aber ausgeschlossen, wenn vereinbart ist, daß der Eisenbahnunternehmer den Transport auch auf der letzten Strecke (nicht besorge sondern) ausführe, als Frachtführer ausführe. Er ist dann in

3) B. R. § 65. Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahn-Stationen bestimmt sind.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

4) HGB Art. 430. Abgedruckt Note 1.

5) B. R. § 65 Satz 2. Abgedruckt Note 3.

Betreff der ganzen Strecke bis zum Bestimmungsort Frachtführer. Die Vereinbarung kann ein neuer, späterer, Vertrag oder Inhalt des ursprünglichen Frachtvertrages sein. So ist es immer vereinbart, kraft der Bezugnahme auf das Reglement[6] für den Fall, daß der Eisenbahnunternehmer Rollfuhren nach jenem abwärts gelegenen Ort, welcher als Bestimmungsort im Frachtbrief bezeichnet ist, eingerichtet hat.

§ 116.

Frachtbrief mit zwei Bestimmungsorten.

Der Artikel 431 des HGB[1], welchen der § 66 des Reglements[2] im Wesentlichen wörtlich wiederholt, enthält einen auslegenden Rechtssatz, dessen Inhalt also immer überdies vereinbart wird. Der Artikel bestimmt: Wenn der Frachtbrief zwei Bestimmungsorte angiebt, von welchen der eine an der Eisenbahn liegt, der andere nicht, und die Bestimmung jenes Ortes dahin angegeben ist, daß das Gut dort abgegeben werden soll, oder dahin, daß es dort liegen bleiben soll, so ist es jener Ort, bis zu welchem der Transport als übernommen gilt und an welchem

6) B. R. § 65 letzter Satz. Abgedruckt Note 3.

1) HGB Art. 431. Ist von dem Absender auf dem Frachtbrief bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen, und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich.

2) B. R. § 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

die Ablieferung zu geschehen hat. Hiermit soll gesagt sein: der Eisenbahnunternehmer hat nur für den Transport bis zu jenem Ort hin, also nur für den Transport vermittelst der Eisenbahn und für die Ablieferung an jenem Ort, die Haftpflicht des Frachtführers. Gleichgültig soll für diese sein die Bestimmung des andern Ortes, gleichviel welches diese sein möge, richtiger wohl die Erwähnung des andern Ortes, gleichviel welche Bedeutung diese haben möge[3]. Dieselbe (Bestimmung, Bedeutung) kann übrigens sehr verschieden sein und im Frachtbrief mehr oder weniger deutlich ausgesprochen sein. Wenn das Gut soll liegen bleiben[4], es ist hinzuzudenken: bis es werde abgeholt werden, so hat die Erwähnung des andern Ortes oft die Bedeutung, daß dahin dem Destinatar Nachricht gegeben werde, daß abzuholendes Gut für ihn angekommen sei. Die Verpflichtung zu einer solchen Benachrichtigung ist aber zu vereinbaren. Wenn das Gut abgegeben werden soll, so ist ein Hauptfall, daß die Person, an welche es laut Frachtbrief abgegeben werden soll, die Weiterbeförderung nach dem andern Ort hin ausführen soll und daß sie ein Frachtführer ist. Solche Verhältniße kümmern aber die Eisenbahnverwaltung nicht. Diese hat der Verpflichtung aus dem übernommenen Transport genügt durch Abgeben des Gutes, d. h. hier Ermittelung und Benachrichtigung jener Person und Ablieferung des Frachtbriefes und des Gutes an dieselbe. Ist der Bestimmung, daß das Gut abgegeben werden solle, nicht

3) Die Worte „ungeachtet ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist“ können, da der Ausdruck Bestimmungsort gar nicht erläutert worden ist, nur bedeuten: ungeachtet noch einem andern Ort eine Bestimmung, gleichviel welche, gegeben sein mag.

4) Es heißt z. B. „Bahnhof restant“ oder: „Bahnhoflagernd“.

eine Person, an welche, beigefügt, so kann das nur bedeuten, daß es liegen bleiben solle; denn daß, wenn auch klar ist, daß die Weiterbeförderung des Gutes nach dem andern Ort hin gewollt ist, die Eisenbahnverwaltung als Spediteur dieselbe besorgen solle und wolle, muß deutlicher vereinbart werden[5].

5) Der Fall, daß die Eisenbahn selber den Transport nach dem andern Ort auszuführen hat, fällt aus, denn dann soll und will sie abliefern an diesem andern Ort und nicht an der Eisenbahnstation.

Register.

Die Zahlen verweisen auf die §§, die kleinen Zahlen auf die Noten.

Nachweisung

der Stellen, an welchen Artikel des HGB angeführt sind.

Die kleinen Zahlen verweisen auf die Noten oder den Text bei den Noten

Nachweisung

der Stellen, an welchen Paragraphen des Eisenbahn-Betriebs-Reglements abgedruckt oder angeführt sind.

Die kleinen Zahlen verweisen auf die Noten oder den Text bei den Noten.

§ 1—6.	§ 49 Nr III.
§ 6.	§ 61^{3}. 74.
§ 7—45.	§ 49 Nr III. § 54^{17}.
§ 22.	§ $54^{3.\,5}$.
§ 24—33.	§ 54.
§ 28.	§ 96^{2}.
§ 29.	§ 96. 97. 107.
§ 30.	Seite 248. 252.
§ 31.	§ 112.
§ 32.	Seite 247.
§ 34.	§ 55.
§ 35—39.	§ 56.
§ 38.	§ 98. 109.
§ 39.	§ 112.
§ 40—45.	§ 57.
§ 40.	§ 95^{2}.
§ 44.	§ 81. 94^{4}. 95. 108.
§ 45.	§ 112.
§ 46—74 (lies 70).	§ 49 Nr III § 54^{17}.
§ 47.	§ 50. 52. 58.
§ 48.	§ 50. 51. 52. 53. 58.
§ 49.	§ 59. 81.

§ 50.	§ 49 Nr II. 50^{2}. 51^{5}. 58^{4}. 59^{5}. 60.
§ 51.	§ 63.
§ 52.	§ 61. 62^{6}.
§ 53.	§ 61.
§ 54.	§ 62.
§ 55.	§ 74^{5}. 75.
§ 56.	§ 64. 76.
§ 57.	§ 66.
§ 58.	§ 70.
§ 59.	§ 65. 67. 68.
§ 60.	§ 64. 65^{5}. 68^{14}. 70.
§ 61.	§ 67. 71.
§ 62.	§ 114.
§ 63.	§ 113.
§ 64.	§ 54 Nr 6. 69. 80. 81. 99. 100. 101. 102.
§ 65.	§ 67^{5}. 115.
§ 66.	§ 116.
§ 67.	§ 84. 87. 88. 90. 91. 92. 93. 95.
§ 68.	§ 105. 106.
§ 69.	§ 80. 103. 104.
§ 70.	§ 106^{3}. 111.
§ 70 (nicht 75)	§ 49 Nr III.

Nachweisung

der Stellen, an welchen Urtheile des Reichs-Oberhandelsgerichts angeführt worden sind.

Die von Epstein herausgegebenen (vgl. oben Seite 87) Entscheidungen des k.k. Obersten Gerichtshofes zu Wien in Eisenbahnsachen vom Jahr 1844—1878, welchen Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes zu Wien angefügt sind, habe ich im Einzelnen nicht citirt, da das Werk von Epstein ein „Systematisches Register der zitirten Gesetzesstellen" (S. 565 ff.) enthält und aus demselben die Entscheidungen zu ersehen sind, welche den einzelnen Artikeln des HGB (S. 571. 572) und den Paragraphen des Betriebs-Reglements (S. 567) (oder andern Bestimmungen) angehören.

Anhang.

Erläuterungen, Zusätze.

S. 2 § 2. Über den Begriff des Frachtführers vgl. ROHG Entsch. Bd 12. S. 196—200.

S. 2 § 2. Das Frachtgewerbe kann auch von einer Gesellschaft betrieben werden. Über zwei mögliche Constructionen des Rechtsverhältnisses vgl. ROHG Entsch. Bd 17. S. 100. 101. (Elbkahn als „Schlepper des Befrachtungsvereins Nr 2208".)

S. 2 § 2. Wer einen Frachtvertrag in fremdem Namen schließt, ist nicht der Frachtführer. Die Beweislast hinsichtlich der Frage, in wessen Namen contrahirt sei, ist für den Frachtvertrag keine eigenthümliche. Hieher die Entscheidung des ROHG Bd 22. S. 222—224.

S. 11 Z. 11. Gepäckträger. Die Gepäckträger, deren das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands § 32 erwähnt, sind Frachtführer. Der § 32 lautet:

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäck-Expeditionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabfolgen.

S. 13 § 9. Das Verhältniß zwischen Absender und Destinatar kümmert den Frachtführer nicht; es ist das zwischen zwei Personen, von welchen die eine der andern etwas sendet, z. B. als Verkäufer (ein solcher Fall: ROHG Bd 22. S. 330), als Verkaufslustiger, als Deponens u. s. w., auch z. B. als Spediteur (ein solcher Fall ROHG Bd 8. S. 192—201).

S. 13 § 9. Der Steuermann eines Stromfahrzeuges ist als solcher nicht Handlungsbevollmächtigter zur Abschließung von Frachtverträgen. Vgl. ROHG Entsch. Bd 5. S. 273—275.

S. 15 Z. 4 v. u. lies von Andern (ROHG Entsch. Bd 7. S. 211—213.)

S. 27 § 16 } Zu dem § 16 und § 21 ist zu vgl. ROHG
S. 32 § 21 } Entsch. Bd 3. S. 133—138. Bd 4. S. 172—179.

S. 37 Z. 3 entsprochen worden ist. Zu dieser Zeit fehlendes Frachtgut ist in Verlust gerathenes Frachtgut. Demnach sagt richtig der § 30 des Betriebs-Reglements: Fehlende Gepäckstücke werden . . . . . . als in Verlust gerathen betrachtet. Über die Ungültigkeit der hier weggelassenen Worte vgl. unten den Zusatz zu S. 205 § 101 Note 1.

S. 41 Z. 4. Deutlicher heißt es: wie sie nur irgend möglich ist, verlangen will, kein Vorwurf trifft, also innerhalb des Möglichen dennoch eine Grenze zu ziehen ist, über welche hinaus das Verlangen sich nicht erstrecken darf. (Der Unfall ist nicht absolut unabwendbar, aber zu schwer abwendbar, um zugerechnet werden zu können.) In solchen exorbitanten Fällen, wo man sagen muß: darauf konnte er dennoch nicht gefaßt sein, so weit brauchte er dennoch nicht vorzubeugen, haftet er ebenfalls nicht. Der Unfall hätte u. s. w.

S. 86 Z. 11. Der Verfasser dieser Schrift ist Friedrich von Hahn, jetzt Reichsgerichtsrath.

S. 91 Z. 2 v. u. mit geringen Ausnahmen. Dazu gehört Bekanntmachung des Bundesraths vom 14. Juli 1879. Central-Blatt f. d. D. R. S. 482.

S. 94 Z. 13 deutlicher heißt es: entspricht (diesem Formular entspricht auch, und zwar größtentheils, das neue Formular des Frachtbriefes, vgl. Seite 91), welches früher . . . .

S. 116 Note 4. Das hier citirte Central-Blatt enthält die

Bekanntmachung (des Bundesraths) betreffend Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen vom 13. Juli 1879; in Kraft getreten mit dem 15. October 1879.

S. 116 § 57. Von der Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen zur Desinfektion der Wagen, in welchen Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen, Schweine befördert worden sind, handelt ein Reichsgesetz: Gesetz, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen. Vom 25. Februar 1876. (RGbl. S. 163). Es ist dieses Gesetz in § 57 nicht erwähnt worden, weil es nicht privatrechtlichen Inhaltes ist, sondern nur dem öffentlichen Recht angehört, sowie auch anderer derartiger Gesetze in andern Paragraphen nicht gedacht worden ist.

S. 126 Note 2. Dazu der Fall des ROHG Entsch. Bd 23. S. 304—308. Rübensamen im Frachtbrief als „Rübsamen" declarirt, und daher zu wenig Fracht bezahlt.

S. 159 Z. 14 lies: sehr abschwächt. Die Befreiungsverträge bewirken Befreiung theils von der Haftpflicht, theils, indem gesetzlich eine Vermuthung eintritt, von der Beweislast. Die gestatteten u. s. w.

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

S. 88 Note 2. Statt vom 1. Juli 1874 ist zu lesen: vom 1. Juni 1876 an. — Das vor mir liegende Exemplar hat den Titel: Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 1. Juni 1876 an. Publicirt in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" Jahrgang 1876 Nr 39 v. 19. Mai 1876. Berlin 1876. Druck der Nauck'schen Buchdruckerei. Die „IV. Schlußbestimmung" im Reglement lautet dahin:

> „Das gegenwärtige Reglement wird von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegeben und durch die Zeitung des Vereins veröffentlicht.
>
> Änderungen des Reglements werden in gleicher Weise zur öffentlichen Kenntniß gebracht."

Das Reglement hat mehrere Nachträge erhalten, deren Titel so lauten:

Nachtrag zum . . . Gültig vom 1. Dezember 1877 ab.

II. Nachtrag zum . . . Sofort gültig. (Herausgegeben am 22. Dezember 1877.)

III. Nachtrag zum . . . Sofort gültig. (Herausgegeben am 13. Mai 1878.)

IV. Nachtrag zum . . . Gültig vom 1. Januar 1879 ab.

V. Nachtrag zum . . . Sofort gültig. (Herausgegeben am 9. August 1879.)

VI. Nachtrag zum . . . Sofort gültig. (Herausgegeben am 2. Dezember 1879.)

Das Rechtsverhältniß des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen ist auch bestimmt durch ein Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins und durch Nachträge zu demselben. Die Titel lauten:

Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Redigirt nach den Bremer General-Versammlungs-Beschlüssen . . . . .) Gültig vom 1. Juni 1876 an. Hier ist in Art. 15. 16. 17 der in Art. 429 des HGB erwähnte Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander genauer bestimmt worden. Da das Übereinkommen nur 19 Artikel hat (vor mir liegt die Ausgabe Berlin 1876. Nauck'sche Buchdruckerei.), so ist die in den Nachträgen vorkommende Verweisung auf weitere Artikel des Übereinkommens in den Zahlen zu berichtigen.

Nachtrag zu dem Übereinkommen zum Betriebs-Reglement . . . . Gültig vom 1. December 1877 ab. (Die General-Versammlung war im Haag.)

II. Nachtrag zu dem Übereinkommen u. s. w. Gültig vom 1. Januar 1879 ab. (Die G.V. war in Hamburg.)

III. Nachtrag zu dem Übereinkommen u. s. w. Gültig vom 1. Dezember 1879 ab. (Die G.V. war in Salzburg.)

Das deutsche Betriebs-Reglement.

S. 88 Note 4.

Die Worte „Verkehr von Bahn zu Bahn" im Eingang des deutschen Betriebs-Reglements kann man und wird man verstehen: Vereinsverkehr; dann sagen sie: die nachstehenden Bestimmungen kommen zur Anwendung auf sämmtlichen Eisenbahnen

Deutschlands im Localverkehr und Verbandverkehr und Vereinsverkehr. Dementsprechend können dann die Worte des zweiten Satzes: „Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände“, da unter den Eisenbahn-Verbänden zweifellos auch der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen begriffen sein soll, auch so gelesen werden: Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände betreffend den Lokalverkehr, den Verbandverkehr, den Vereinsverkehr, haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn u. s. w. Jener Auffassung der Worte „von Bahn zu Bahn“ tritt nur das eine Bedenken entgegen, daß der § 1 des Entwurfes des Reglements für den Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Redigirt nach den Hamburger General-Versammlungs-Beschlüssen vom 12—15. November 1860.) unterscheidet Transport 1. im Localverkehr; 2. im Verbandverkehr; 3. im Verkehr von Bahn zu Bahn, und letzteren dahin bezeichnet, daß er die Fälle begreift, wo die übernehmende Bahn die Überlieferung an eine folgende Bahn zum Weitertransport „in der Eigenschaft des Spediteurs ausrichtet.“ Auf diese Beschränkung deuten aber die allgemein lautenden Worte durchaus nicht. Übrigens kommt auf den Begriff des Verkehrs von Bahn zu Bahn für das Verständniß des Eingangs des deutschen Betriebs-Reglements nichts an, weil der Sinn ganz klar ist und derselbe bleibt, wenn jene Worte „sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn“ gestrichen werden.

Die „IV. Schlußbestimmung“ in dem Betriebs-Reglement lautet:

Das Betriebs-Reglement wird durch das Central-Blatt für das Deutsche Reich publizirt. Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare desselben für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden außer durch das „Central-Blatt für das Deutsche Reich“ auch von den Eisenbahnverwaltungen in je einem am Sitz derselben erscheinenden öffentlichen Blatte gültig publizirt.

Die drei Reglements.

S. 88—94. § 48. 49. Ein, von geringen Abweichungen (welche wir übergehen) abgesehen, übereinstimmender Inhalt liegt vor in den drei Reglements, welche kurz genannt werden

1. das Deutsche Reglement;

2. das Oesterreichisch-Ungarische Reglement;

3. das Vereins-Reglement.

Nach der Veröffentlichung nennt man sie 1. vom 11. Mai 1874. — 2. vom 10. Juni 1874. — 3. vom 6. Mai 1876. Nach dem Eintritt der Wirksamkeit nennt man sie 1. vom 1. Juli 1874. — 2. vom 1. Juli 1874. — 3. vom 1. Juni 1876. Die Anwendung, die Wirksamkeit, des übereinstimmenden Inhalts erstreckt sich nach dem Wortlaut der Veröffentlichungen

1. „auf sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands;"

2. „auf sämmtliche Eisenbahnen der im Reichsrath vertretenen Königreiche und Länder", — „auf die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone";

3. „auf sämmtliche Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr, welcher die Grenzen des Deutschen Reiches oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie überschreitet."

Auf diese sämmtlichen Eisenbahnen erstreckt sich nicht nur der (übereinstimmende) Inhalt der drei Reglements sondern auch das Übereinkommen und die Nachträge zu diesem und zu dem Reglement des Vereins.

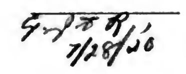
Verlust des Gutes.

S. 205 § 101 Note 1. Der Satz des Betriebs-Reglements § 64 Satz 4 ist auch besonders ausgesprochen in Betreff von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, aber hier mit einer Zeit von drei Tagen. Der § 30 lautet:

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadensersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werden.

Die Bestimmung des ersten Satzes ergiebt ebenfalls eine ungültige Vereinbarung. Es gilt ganz das in unserm § 101 (Seite 205) Bemerkte: „Denn nach Art. 423 darf . . . . . . gelten solle.“ Übrigens ist ganz richtig in dem § 30 des Reglements bemerkt, daß in Verlust gerathene Gepäckstücke sich durch nichts Anderes herausstellen als dadurch, daß es fehlende Gepäckstücke sind, nemlich zur maaßgebenden Zeit fehlende; unstatthaft ist aber, wie bemerkt, die dahin gehende Bestimmung, daß nicht genügen soll das Fehlen zur maaßgebenden Zeit der Ablieferung, sondern daß erst drei Tage nach der Ankunft des Zuges verflossen sein müssen. Diese Bestimmung ergiebt eine ungültige Vereinbarung. Eine Unterstützung findet diese unsere Ansicht in der Anlage D des Entwurfes eines Reichs-Eisenbahn-Gesetzes, aufgestellt im Reichs-Eisenbahn-Amt. Zweite Ausgabe. Berlin 1874., wo es (Seite 135 § 34) heißt: „Der Reisende kann, wenn er am Bestimmungsort angelangt ist und sich das aufgegebene Gepäckstück nicht vorfindet, sofort, ohne die im § 11 vorgeschriebene Frist abzuwarten, verlangen, daß ihm der Werth . . . . ersetzt werde“.



Göttingen,
Druck der Dieterichschen Univ.-Buchdruckerei.
W. Fr. Kästner.

